

n eptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

38^e jaargang nr. 239 - '95/1

NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving
van 500,- BEF.
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende.

BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend
abonnement** van 750,- BEF.
nemen, wat
overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van
het tijdschrift of nog beter...
een **weldoend abonnement**
aan 1.000,- BEF.



«NEPTUNUS»

38e jaargang - 38e année nr. 239 - 95/1

Directeur - Directeur :

R. Desaeger - Rue de la Briqueterie, 71 - 1020 Bruxelles.

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef :

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur : A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever : v.z.w. Neptunus,

Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,- BEF. - Prix par numéro 150,- BEF.

Abonnement: 500,- BEF. (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: «Goekint Graphics», 8400 Oostende
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1995 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.

INHOUD SOMMAIRE

nr. 1 maart
mars 1995

Woorden uit de Zeemanskist Over de oorsprong van woorden door Oppermeester (b.d.) J.B. Dreesen	2
Souvenirs d'un Corsaire Ostendais par J.-M. de Decker	5
Columbus en Filatelie De vierde reis van Columbus door Oppermeester (b.d.) A. Jacobs	12
Le P 68 H.M.S./M. Venturer torpille le U-864 Exploit unique de guerre car tous deux étaient en plongée par Capitaine de vaisseau (e.r.) A. Blasin	17
De Zee en de Kunst Auguste Oleffe door N. Hostyn	21
La Marine Neerlandaise Objectifs 2000 par Capitaine de vaisseau (e.r.) P. Van Damme	23
Maritiem Panorama De Haven van Oostende in 1994 door H. Rogie	25
Topcijfers voor Oostendse handelshaven door H. Rogie	27
De Haven van Nieuwpoort in 1994 door H. Rogie	28
Maritiem Oostende in de jaren 1995-2000 door H. Rogie	30
Les mémoires de Spoutz Chien de marine, mascotte sur les navires de la Force Navale (part XI)	32
BNS Godetia naar Zuid Afrika door G. Toremans	37
Gewoonten, gebruiken en tradities bij de Marine De groet aan de vlag bij het aan boord komen door Oppermeester (b.d.) J.B. Dreesen	41
L'évacuation de Dunkerque côté français l'Amiral Abrial, une personnalité d'envergure par P. Eygenraam	43
Belgische Zeevisserij in het nauw door H. Rogie	45

"Save our shipping"! door Saint Bernard du Spuikom	47
Het Koninklijke Marine Kadettenkorps	51
Patrouille en Adriatique, à bord du F912 Wandelaar par Saint Bernard du Spuikom	55
CMB: Een eeuw Compagnie Maritime Belge	58
Cutty Sark Tall Ship's Races	59
Nice to know	62
Info Marine	63

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
R. Desaeger

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
W. Bosteels

Photos - Foto's
Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen

Lay-out
Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité
Vincent Segaeert - Linda Schellinck

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806.666

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 473-6090311-30

Rek. 473-6090311-30

500 BEF jaarlijks 750 BEF beschermend
annuel protecteur

1.000 BEF weldoend
bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration
Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-Cl. Liénart

Président - Voorzitter: R. Desaeger

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Sekretaris - Secrétaire: Vansteenkiste Nadine

Beheerders - Administrateurs:

W. Bosteels, M. Decoster, K. De Deyne, E. De Griek, F. Devinc, J.-B. Dreesen, G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, L. Schellinck, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, E. Wets

WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

OVER DE OORSPRONG VAN WOORDEN

Bij het speuren naar de oorsprong van sommige woorden uit de maritieme taalsfeer komt men regelmatig tot verrassende vaststellingen. Waar ook ter wereld Janmaat kwam, overal pikte hij op wat hem dienstig was. Enkele voorbeelden om dit te illustreren.

Iedereen in de marine kent de DUFFEL of DUFFELCOAT, een soort zware overjas in ruig wollen stof. De jas heeft een kap die men, bij koud en miezerig weer, over het hoofd kan trekken. De kap is ruim genoeg om over kepi of matrozenpet getrokken te worden. De jas heeft geen knopen maar wordt gesloten met houten klosjes die men door een touwen lusje steekt. In de marine is hij meestal beige-

achtig van kleur. Hij is ook zeer in trek bij de loodsen die hem meestal in het marineblauw dragen. Dat is waarschijnlijk de reden waarom men, vroeger, de loodsen ook wel eens JAN DUFFEL noemde.

Soms wordt dit soort jas een DUINKERKER genoemd.

Mettertijd werd de duffelcoat echter ook een modeobject. Tegenwoordig draagt mannelijk en vrouwelijk heir,



Bootsman JONSON, in "DUFFELCOAT", op het achterdek van het Belgische korvet "BUTTERCUP" ergens in de Noord-Atlantische oceaan. Het schip is juist een ijsberg gepasseerd.

dat veelal geen uitstaan met de zee heeft, de duffels in de meest diverse kleuren.

De naam komt van DUFFEL een ruigbehaarde stof die reeds in de 17de eeuw te DUFFEL in de Antwerpse Kempen gefabriceerd werd. De naam DUFFEL werd later ook gebruikt voor een cilindervormige zak in die stof dienstig om persoonlijke uitrusting te bergen. Tegenwoordig wordt dit soort zak uit zeildoek gemaakt en noemt een KITBAG (in onze marine hoort men ook wel eens het woord KITZAK) of een PLUNJEZAK.

Van de Amerikaanse marine hebben we de benaming DUNGAREES overgenomen. Hiermee bedoelen we dan een lichtblauwe jeansbroek en een werkhemd in dezelfde kleur, aan boord gebruikt als werkkledij. Oorspronkelijk waren het echter overalls of broeken met een frontlap gemaakt van ruw katoendoek en meestal blauw gekleurd. DUNGAREE was de naam van de stof die hiervoor gebruikt werd. Die naam was op zijn beurt afgeleid van het woord HINDI DUNGRI de plaatselijke naam van een distrikt van Bombay waar dit soort stof voor het eerst gemaakt en verkocht werd.

SCHEEPSBESCHUIT werd oorspronkelijk tweemaal gebakken teneinde deze koeken houdbaar te maken voor lange zeereizen. Het woord BESCHUIT is afgeleid van het Franse BISCUIT, dit is tweemaal gebakken.

De term wordt, voor dezelfde reden, ook gebruikt voor het bakken van aardewerk of porselein, voor het glazuren.

KAT-MET-DE-NEGEN-STAARTEN van het engelse CAT-O-NINE-TAILS is een touwzweep gemaakt van negen lijnen of touwen voorzien van knopen. Het

was een strafwerktuig dat in vorige eeuwen, aan boord van de schepen, werd gebruikt om ongehoorzaam scheepsvolk te straffen. Andere nederlandse benamingen voor dit werktuig zijn KNUTTELS, DAGJES of HANDDAGEN. Het zijn tenandere die termen die men terugvindt in vroegere versies van het oud-vlaams liedje "Daar was laatst een meisje loos" waarbij de zorgeloze (meisjes)matroos met de knuttels of de dagjes werd gestraft.

De zweep kreeg haar naam van de gelijkenis van de veroorzaakte wonden met het krabben van een kat. De engelse uitrusting NO ROOM TO SLING A CAT werd hieruit afgeleid. Benedendeaks waren de ruimten meestal zo klein dat er geen plaats genoeg was om een KAT (met 9 staarten) te hanteren. De straf werd dan maar aan dek uitgevoerd in aanwezigheid van de rest van de bemanning. Dit laatste werd tenandere door de autoriteit aan boord beschouwd als een tuchtbevorderend element.

Niet iedereen is echter gelukkig met deze uitleg. Sommige auteurs zijn van oordeel dat een CAT oorspronkelijk een zeemanshangmat of -kooi was. De uitdrukking zou dan ontstaan zijn in de betekenis dat er geen plaats was om een hangmat op te hangen.

De BLAUWE WIMPEL is de trofee gevoerd door het passagiersschip, dat tijdens de overtochten over de Atlantische Oceaan tussen Bishop's Rock (Scilly eilanden) en Ambrose-lichtschip (haven van New York) de hoogste gemiddelde snelheid behaalde. Alhoewel de schepen met de snelste overtocht genoteerd staan vanaf ca 1850 kwam de uitdrukking pas in 1900 voor het eerst in gebruik. Later ging ook de Internationale Sleepdienst van L. Smit en Co elk jaar

een "Blauwe Wimpel" toekennen aan de sleepboot die in het lopende jaar het grootste aantal mijlen slepende had afgelegd.

Bovendien verschijnt onder de naam "De Blauwe Wimpel" in Nederland en België een maandblad voor scheepvaart en scheepsbouw. Tot daar het maritiem aspect van deze uitdrukking.

De oorsprong is echter zo maritiem niet. Laat ons dat even bekijken.

De hoogste orde van het Engels ridderschap, ingesteld door koning Edward III in 1348, is de ORDER OF THE GARTER, in het Nederlands beter bekend als de "Orde van de Kouseband". De insigne van deze orde is een donkerblauw fluwelen lint gedragen aan het linkerbeen onder de knie. Op het lint staat de tekst HONI SOIT QUI MAL Y PENSE.

Algemeen wordt aangenomen dat deze woorden door Edward II gezegd werden toen hij de kouseband, die een dame tijdens het dansen verloren had, rond zijn eigen been bond, teneinde haar enige verlegenheid te besparen. Anderzijds konden de Fransen, in hun eeuwig contrast met de Engelsen, niet achterblijven. Hier was de CORDON BLEU, het oorspronkelijk blauw lint van het Grootridderkruis in de Orde van de H. Geest, het eerste order van de Bourbonse-koningen. In die twee landen werd een blauw lint hierdoor synoniem voor het "neusje van de zalm" en een teken van hoge waarde.

In de 19de eeuw ging men er in Frankrijk toe over om een dergelijk lint te gebruiken om de beste kok te honoreren. Hij werd door deze bekroning de "CORDON BLEU" van de Franse gastronomie. De term veralgemeende zich en als gasten hun goedkokende gastvrouw willen vleien noemen ze haar "un cordon bleu".

Van daar naar de snelste overtocht van de Atlantische oceaan was maar een kleine stap meer.

QUARANTAINE is de afzondering opgelegd aan personen, dieren of goederen om te voorkomen dat een besmettelijke ziekte zich verder verspreidt.

Oorspronkelijk werd het woord gebruikt om een periode aan te geven gedurende dewelke schepen en hun bemanning, van dewelke vermoed werd dat ze personen of goederen aan boord hadden die besmet waren, geïsoleerd werden van de wal.

Het woord komt van het Italiaanse QUARANTINE, een periode van 40 dagen, dat op zijn beurt afgeleid werd van het Latijnse QUADRAGINTA. Uit de oorsprong kan worden afgeleid dat een quarantaine 40 dagen duurt. In het beginstadium van de Zeemacht hebben sommige van onze bemanningen dat aan de lijve moeten ondervinden. Om de slag en slinger werden toen bemanningen in quarantaine geplaatst.

Ook het woord LAZARET houdt verband met het bovenstaande. Lazaretten werden voor het eerst gesticht in enige, voornamelijk Middellandse zeehavens, en ingericht om er lieden en goederen, die uit besmette of verdachte havens kwamen, quarantaine te doen houden. Het woord is ook van Italiaanse oorsprong en betekent LAZARUSHUIS.

De KONSTABEL was op de Vlaamse konvooi- en kaperschepen van de 17de en 18de eeuw, en nog steeds in de Koninklijke Ne-

derlandse Marine, de naam voor de dekkofficier belast met het geschut aan boord en samen met de provoost be- gaan voor de tucht en orde aan boord. In het (Brits) engels wordt de naam gebruikt om een politiemans of politie- vrouw van de laagste rang aan te duiden. Vroeger lag de status van de door dit woord aangegeven functie hoger. Het woord werd afgeleid van het Latijnse COMES STABULI, een officier of beheerder van een paardest- al en zogenaamde STALGRAAF. Toen de tot CONSTABLE vervormde term in de 13de eeuw zijn intrede deed waren zijn verantwoordelijkheden reeds opgelopen tot die van de hoog- ste verantwoordelijke van het beheer van een koninklijk of adellijk huis. De associatie met de toepassing van de wet en vrede kwam in de 14de eeuw.

MAALSTROOM is de naam van een grote en sterke draai- kolk. Het woord komt van de MAELSTROM, naam die de Noren geven aan een zeer sterke getijden- stroom in de Lofoteneilanden op de noordwestkust van Noorwegen. De legende wil dat twee magische molenstenen aan boord van een schip, zeilende in deze contreien, zoveel zout uit de zee opmaalde dat het schip te zwaar belast werd en zonk. De maal- stenen bleven onder water doormalen en het is daarom dat het water in die streken zo woelig en zo zout is. La- ter ging de naam Maalstroom van een zuiver maritieme betekenis over tot

een meer algemeen gebruik. Zo spreekt men van "De maalstroom van het leven".

De twee meest gebruikte schrijf- stiften aan boord van een schip zijn het potlood en de BIC of is het een BIRO.

BIRO is een handelsmerk gebruikt om een balpuntpen aan te duiden. Het woord ontleent zijn naam aan de in Hongarije geboren uitvinder Lazlo Jozsef BIRO (1900-1985).

Biro nam patent op zijn balpuntpen, gevuld met sneldrogende inkt, in Hongarije in 1938. Bij de opkomst van het nazisme trok Biro uit Hongarije weg en vestigde zich in Argentinië. Zijn pen werd al zeer vlug populair. Zo vonden de navigators van de Royal Air Force dat dit soort pen beter schreef op grote hoogte dan de klassieke pennen.

Op het einde van de tweede wereld- oorlog vond Biro een Engelse firma die zijn pen verder wilde promoten. Enige tijd nadien werd deze firma echter overgenomen door de Franse firma BIC. Hierdoor komt het dat men dit soort pen in Frankrijk een BIC noemt en in Engeland een BIRO.

Oppermeester(b.d.) J.-B Dreesen



SOUVENIRS D'UN CORSAIRE OSTENDAIS

Dans son ouvrage "De Oostendse Kapers", paru récemment aux Editions "De Lachen- de Visch", Walter Debrock, Président d'Honneur de l'Académie de Marins et grand spécialiste en la matière, retrace en détails les exploits d'une bonne vingtaine de capitaines corsaires ostendais, qui écrivirent les plus belles pages de l'histoire de la caprerie (dite aussi "la petite course") flamande au cours du 18^e siècle: les Collaert, de Brouwer, de Moor, Van Maestricht, Bestenbustel pour n'en citer que quelques uns.

Grâce à cet ouvrage et aux autres textes que l'auteur a consacré à ce sujet, nous savons tout, ou presque tout, de cette activité bien particulière à laquelle se livrèrent un certain nombre de nos compatriotes à l'époque.

Il est regrettable qu'aucun de ces capitaines courageux n'ait songé à rédiger, même sous forme fragmentaire, ses mémoires pour l'édification des générations futures. Avec quel intérêt les amateurs du genre n'auraient-ils pas suivi les fiévreuses expéditions de ces prodigieux "mangeurs d'écoute"? Il manque malheureusement aux états de service - aussi complets soient-ils-retrouvés dans de sèches pièces administratives le souffle romantique qui caractérisa les exaltantes aventures vécues par nos corsaires. Un souffle qu'a réussi si bien à recréer notre compatriote, le romancier Jan Van Dorp, dans son admirable; "Flamand des Vagues".

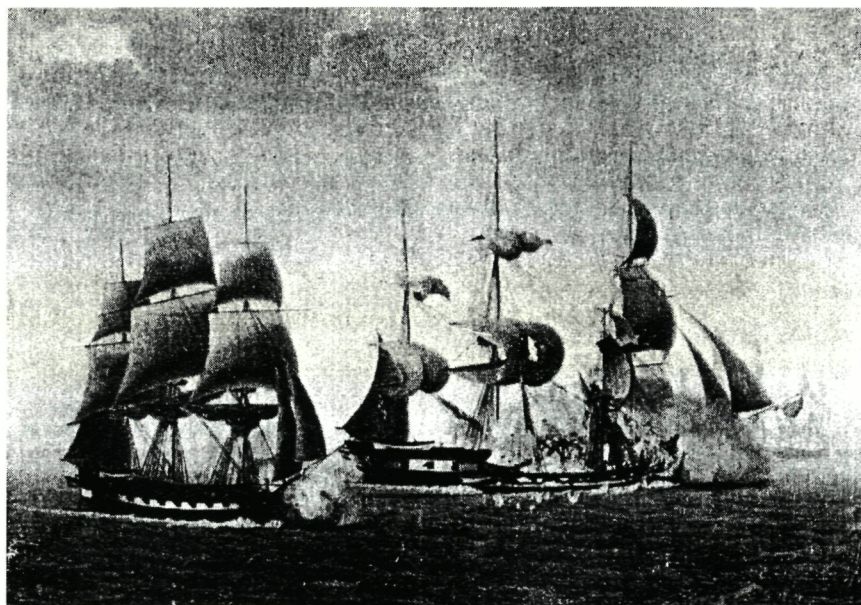
A notre connaissance, le seul de nos corsaires à avoir relaté par le menu ses aventures est l'Ostendais Henri Ferdinand Marote. Encore celles-ci

se déroulèrent-elles près d'un siècle après la fin des belles heures de la caprerie flamande et sous pavillon français. Malheureusement, une bonne partie du manuscrit s'est égarée et il n'en subsiste que les derniers chapitres relatifs à la période 1811-1814. Ils furent publiés dans la "Revue de liège" en 1845.

La "petite course" à l'époque était celle à laquelle se livraient les corsaires français contre l'Angleterre. Au lendemain de Trafalgar, la France ne possédait plus, en effet de forces navales organisées dignes de ce nom. Leurs bases d'opérations étaient Calais, Dunkerque, Boulogne et, plus en retrait par rapport aux routes suivies par le trafic maritime, les îles de Bréat et de Baty, repaires des Malouins.

du Nord et le long des côtes de la Baltique, Henri Ferdinand Marote avait, dès l'âge de neuf ans, embarqué comme mousse pour une campagne de pêche à la morue sur les bancs d'Islande. Par la suite, et jusqu'en 1806, il n'arrêta pas de naviguer vers les ports de Scandinavie et des Antilles, à bord d'un voilier de commerce commandé par son frère.

1806 est l'année où Napoléon, irrité de voir l'Angleterre saisir les marchandises françaises transportées par des navires neutres - au mépris du principe "le pavillon couvre la marchandise" - signa le fameux décret de Berlin, mettant les îles britanniques en état de blocus, interdisant à ses alliés tout commerce avec elles et déclarant enfin de bonne prise tout



Combat d'un corsaire français contre deux navires anglais au large de Cork (1804).

Né à Ostende en 1783, fils d'un petit armateur à la pêche qui avait également pratiqué le cabotage dans la mer

bâtiment neutre qui se soumettrait à la visite ou toucherait les côtes de la Grande-Bretagne. Dans ces condi-

tions, notre jeune Ostendais, victime comme bien de ses congénères de la stagnation du commerce maritime, n'avait plus d'autre choix s'il voulait suivre sa vocation de marin, que de gagner l'un ou l'autre port du nord de la France où la guerre de course connaissait de nouveau de beaux jours.

Ses réglemens n'étaient guère différents de ce qu'il étaient un siècle plus tôt.

Les lettres de marque, différenciant le corsaire du pirate, étaient attri-

buées, non pas au navire, mais à titre personnel à son capitaine contre versement d'une caution dont le montant était fixé en fonction de l'importance de l'équipage. Par cette attribution, le ministère de la Marine, qui exerçait aussi le contrôle financier de la course, assimilait le bâtiment à un vaisseau de guerre régulier et l'autorisait à s'emparer de tout navire de commerce anglais. La fin d'une campagne (il y en avait deux par an) donnait lieu à une "liquidation". Le gouvernement se réservait le tiers du prix de vente des "prises" et de leur cargaison; le reste allait à l'armateur et à

l'équipage du corsaire.

"L'Aventurier"

En 1807, Marote se retrouva matelot de première classe à bord de "L'Aventurier", un beau lougre de vingt-deux canons de 12 et de 18 disposés sur les gaillards en batteries découvertes, un canon de 24 sur l'avant servant de pièce de chasse. L'équipage comptait cent-vingt hommes, y compris le capitaine, les onze officiers et un certain nombre de vieux soldats, vétérans des guerres de la République et de l'Empire, qui, las de leur congé, s'étaient engagés comme volontaires. La plupart des hommes étaient de la côte française, mais il y avait aussi des flamands et des hollandais qui s'étaient établis, avec leur famille, à Calais, à Dieppe ou un autre port de la Manche.

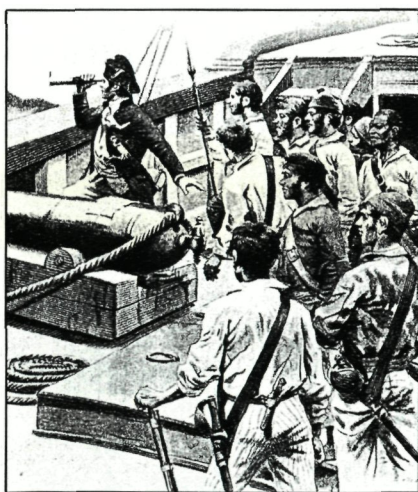
Le Capitaine du navire, un certain Orey était une figure dans les milieux de la course. Bien qu'il n'eût qu'une quarantaine d'années (il en paraissait quinze de plus), il avait déjà fait plusieurs campagnes et acquis une bonne expérience de la navigation. Court sur patte, trapu, ventru, le front bas surmonté de cheveux en déroute, il portait habituellement un vieux bonnet, jadis rouge, souillé et graisseux, une redingote grise usée jusqu'à la trame et de grosses bottes de cuir faisant trembler le tillac quand il frappait du pied.

Il buvait de l'eau de vie en telles quantités qu'elle ne faisait plus d'effet sur lui, sinon celui de faire bourgeonner son nez d'une dimension respectable et d'empourprer son visage qui devenait violet par endroit. Il fumait comme un turc et exhalait une odeur de tabac prononcée, il prisait aussi et son nez et ses vêtements étaient toujours saupoudrés de noir. Le bruit du canon l'ayant rendu un peu sourd, il feignait ne pas entendre les obser-



ventions qui lui étaient faites. En revanche, il était courageux comme trois et l'homme le plus obstiné de la terre. Déterminé et ignorant la peur, il ne reculait devant aucun obstacle et n'aurait pas cédé au diable si celui-ci l'avait attaqué.

De 1807 à 1811, sous le commandement de ce pittoresque personnage, Marote prit part à de nombreux engagements, essuya de multiples tempêtes et échappa cent fois à l'ennemi. Fin 1807 déjà, son courage et son habileté lui valurent une promotion de lieutenant. A dix-neuf reprises, au cours de ces années, "l'Aventurier" rentra triomphant dans le port de Calais, traînant à la remorque un vaisseau capturé. Orley et ses hommes préféraient les campagnes dites "d'hiver", qui se passaient le plus souvent par mauvais temps, certes, mais dont les longues périodes d'obscurité favorisait l'approche de l'ennemi et une éventuelle retraite, à celles d'été durant lesquelles la brièveté des nuits rendait difficile la conduite d'une prise vers un port français. Mais à la guerre comme à la guerre, la navigation de course ne connaissait pas les saisons.



Ennemi en vue.

Grâce à la part qui lui revenait, en qualité de lieutenant, dans les prises que faisait son navire, Marote avait

pu assurer à sa femme et ses deux fils, installés à Calais une aisance certaine. Les choses étaient presque trop belles; cela ne pouvait durer. Et, de fait, le jour vint où, après un combat inégal contre une frégate anglaise, le lougre fut contraint de se rendre. Son équipage connu alors en Angleterre, soit à bord des pontons de Chatham, soit dans les prisons écossaises, une pénible captivité qui dura presque trois années.

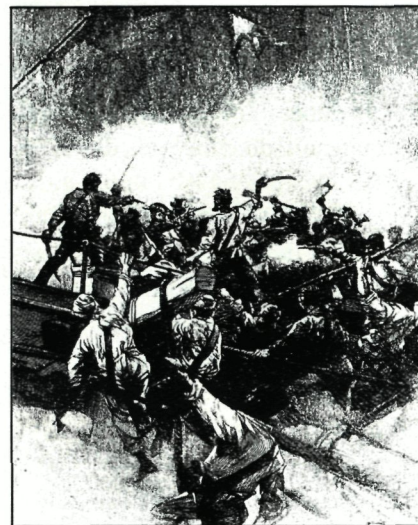
Le combat et la capture

C'était le 14 du mois de novembre 1811. L'Aventurier avait croisé, toute la journée, au large des côtes anglaise dans les parages de Portsmouth, dans un brouillard épais sans rencontrer un navire marchand ou un navire de guerre. Un peu avant minuit, des feux brillèrent tout à coup dans l'obscurité et Marote aperçut à une assez grande distance un point noir qui avançait sous le vent et grossissait à vue d'oeil. Sa longue-vue de nuit lui révéla qu'il s'agissait d'une lourde frégate anglaise.

Le lougre n'était pas de taille à affronter un navire de guerre de cette importance. Il fallait fuir au plus vite et regagner les eaux françaises toutes voiles dehors. Pour alléger son navire, Orley ordonna de jeter par dessus bord neuf canons avec leurs affûts, puis les tonneaux de vin. Mais la frégate, armée de trente-six pièces, progressait toujours et devenait de plus en plus distincte. Il n'y avait plus de ressources que dans le combat.

Ce fut un tumulte effrayant: les mâts chargés de toile ployaient sous le faix et craquaient avec un bruit sinistre; les ordres des officiers, les cris des matelots, les imprécations d'Orley tenant à la main une hache d'abordage s'entrecroisaient, se confondaient. On jeta encore à la mer des tonneaux de biscuits, la plus gran-

de partie des vivres, une foule d'objets inutiles qui surchargeaient le bâtiment.



A l'abordage.

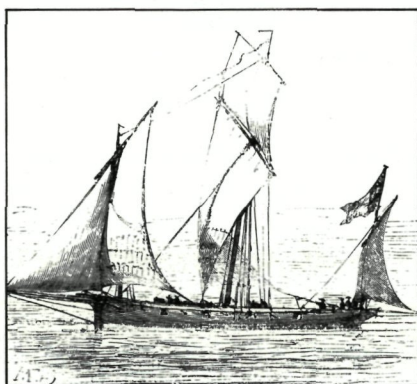
Précaution vaine et tardive, hélas. Une décharge de mitraille traversa la voilure, la perçant comme un tamis et tua trois hommes, tandis que le capitaine anglais embouchait son porte-voix pour crier: "Rendez-vous, gueux de Français!" et que "l'Union Jack" était hissé sur la frégate. Le feu s'engagea alors très vif et sans interruption. Le mât de hune, brisé et tombé sur l'arrière entravait les manœuvres et les mouvements de l'équipage de "l'Aventurier". Un nuage de fumée enveloppait les combattants. Debout sur un tonneau, Orley, écumant de fureur, criait, tempêtait, jurait: il était sublime.

Bientôt, les deux navires ne furent plus séparés que par un espace de vingt pieds à peine et les Français virent l'Anglais tendre vers eux une poutre à laquelle était suspendue une ancre énorme.

- "Rendez-vous ou je vous coule à fond", lança le capitaine de la frégate.
- "Feu!", répondit Orley.

L'ancre tomba, fendit le pont et ne s'arrêta qu'aux gueuses de fer qui

constituaient le lest du lougre. C'était la fin. Les grappins d'abordage étaient lancés. Les Anglais envahirent "l'Aventurier". Le combat par trop inégal - l'équipage de la frégate comptait six cents hommes - fut de courte durée. Il était sans espoir et les Français furent obligés de se rendre. Ils s'étaient bien battus et, transférés sur le bord anglais, purent apprécier les dégâts causés par leur artillerie et leurs tirailleurs. Ils virent jeter à la mer dix-neuf cadavres tandis qu'on évacuait trente-sept blessés vers l'infirmerie. Les pertes françaises s'élevaient à neuf morts et treize blessés.



Corsaire de Boulogne (1812).

Quand un corsaire était capturé par les Anglais, la loi était que s'il portait dix-huit pièces au moins, ses officiers n'étaient pas enfermés dans les prisons de l'Etat, mais assignés à résidence dans une ville quelconque jusqu'à ce qu'ils aient fourni leur rançon. Orley et son état-major se virent refuser cette prérogative, car, si "l'Aventurier" était bien armé de vingt canons au départ, neuf avaient été jetés à la mer pour l'alléger et accélérer sa marche.

Un équipage de prise de cent hommes fut placé à bord du lougre pour le conduire à Portsmouth et y être détruit. Les Anglais avaient l'habitude de ne jamais remettre en service un bâtiment corsaire tombé entre leurs mains. Orley et ses hommes furent emmenés à Douvres où Maro-

te et lui comparurent devant un vice-amiral qui les tança vertement pour s'être attaqué au commerce anglais et pillé de paisibles navires marchands. Trois jours plus tard, les prisonniers furent embarqués sur des chaloupes canonnières qui remontèrent la Tamise et les conduisirent aux pontons de Chatham qui devaient leur servir de prison.

Les pontons de Chatham

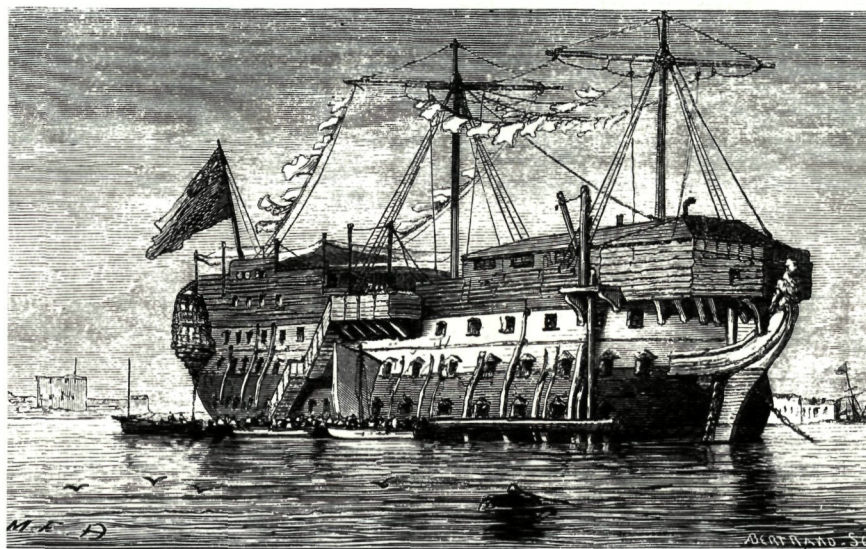
Ces pontons étaient de vieux navires de ligne hors service, désarmés, grillagés à tous les sabords et dont les mâts avaient été rasés à hauteur du pont. Solidement ancrés au milieu du fleuve, ils étaient occupés par des centaines de prisonniers, les pontonniers, et les soldats anglais chargés de leur surveillance. Celui sur lequel furent transférés Marote et ses compagnons d'infortune, le "Glory", hébergeait treize-cents hommes.

Les entreponts du vaisseau étaient divisés en deux par des cloisons; d'un côté logeaient et vivaient les soldats anglais, de l'autre les prisonniers. Dans les quartiers réservés à ceux-ci régnaient une saleté indescriptible et une odeur épouvantable. Les sabords, transformés en fenêtres, ne

laissaient passer qu'une faible lumière.

Dans ce ramassis d'hommes de toutes conditions, les prisonniers de droit commun, la majorité, ne prenaient aucun soin de propreté; ils étaient sâles et déguenillés. Ils vivaient étendus ou accroupis, les uns fumant un tabac puant, d'autres s'efforçant de détruire la vermine qui les dévorait; d'autres encore jouant aux dés ou discutant entre eux à grand renfort de mots orduriers. De cette foule s'élevait un chœur discordant de vociférations, de jurons, de cris de douleur (il y avait de nombreux blessés et malades), d'imprécations et de refrains salaces chantés par des voix éraillées.

Les pontonniers faisaient deux repas par jour; l'un à une heure, l'autre à sept heures du soir. Ils mangeaient dans des gamelles contenant chacune six portions. Ils recevaient une demi-livre de mauvaise viande par homme, cinq fois par semaine. La cloche du bord sonnait "à la viande" à onze heures du matin. Un des six hommes de chaque gamelle se rendait aux cuisines, muni d'une longue broche et recevait la ration lui revenant ainsi qu'à ses cinq compagnons. Il l'embrochait et la plongeait dans



Ponton anglais (1813)

une immense marmite où bouillait une eau d'une pureté parfois douteuse.

Deux heures plus tard, les "hommes de la viande" retournaient aux cuisines pour y reprendre leur broche et remplir leur gamelle de l'eau métamorphosée en bouillon. Pour ne pas faire de jaloux et éviter les querelles, chaque membre de l'équipe était, à tour de rôle, chargé de faire le partage de la viande et l'attribution des morceaux se faisait par tirage au sort. Comme boisson: de l'eau que des allèges amenaient de terre par tonneaux. La ration quotidienne était d'un litre par jour et par prisonnier.

Outre les besognes auxquelles les assujettissait le service des pontons, certains prisonniers, désireux de gagner un peu d'argent pour améliorer leur ordinaire ou acheter leur tabac, se livraient à différentes activités: l'un sculptait de petits objets en os; un autre confectionnait des tabatières en bois; un troisième fabriquait des cordons de montre. Tous ces objets étaient vendus, pour quelques pences aux femmes des soldats du pontons, qui les revendaient avec gros bénéfice à Chatham. Marote choisit de donner, cinq jours par semaine, deux heures de cours de navigation à quelques jeunes avides de s'instruire.

La vie à bord était réglée par la cloche du ponton. Elle réveillait les prisonniers à 6 heures du matin, annonçait les repas et sonnait l'extinction des feux (des lampes fumeuses et des chandelles de suif empuantisant l'atmosphère) dans les entreponts à dix heures du soir. L'air était rationné comme l'eau; les détenus étaient autorisés à tour de rôle à passer, trois fois par jour, une demi-heure sur le pont.

Notre Ostendais passa environ deux mois à bord du "Glory" dans ces conditions misérables. Jusqu'au jour où le commandant militaire de Chatham,

après avoir visité le ponton et apostrophé vivement l'officier responsable au sujet de l'état dans lequel il laissait croupir les prisonniers, annonça à ceux-ci que le gouvernement britannique, soucieux de leur éviter un plus long séjour dans ces lieux insalubres, proposait à ceux qui le souhaitaient d'être transférés dans une prison, en Écosse, où ils seraient mieux traités. N'était-ce pas tomber de Charybde en Scylla? Après avoir pesé le pour et le contre, Marote estima que la prison pouvait difficilement être pire que le ponton.

On était en janvier 1812. Les quelques six-cents pontonniers qui avaient opté pour l'Écosse furent entassés à fond de cale sur un vaisseau de ligne. Le voyage dura une quinzaine de jours et s'effectua en bonne partie dans une violente tempête, au cours de laquelle le mal de mer fit des ravages parmi les prisonniers. Arrivé au large des côtes de Norvège, le temps changea et le soleil fit son apparition. Le navire mit en panne pour remédier aux avaries, remplacer les voiles déchirées et consolider le mât de beaupré qui s'était rompu. Les réparations prirent plusieurs jours. Finalement, le bâtiment arriva en rade de Leith dans le golfe d'Edimbourg.

Penicuik

De Leith, Marote et ses compagnons furent emmenés à pied dans le froid et la neige, escortés par un détachement de cavalerie et exposés à la curiosité du public, vers Penicuik, un petit village des Highlands situé à quinze milles de la capitale écossaise.

La prison était un édifice carré de deux étages qui, jusque là, avait été occupé par une papeterie. On l'avait entouré d'un haut mur d'enceinte. Toutes les fenêtres avaient été garnies de solides barreaux et les portes murées, à l'exception de la seule porte

d'entrée. Une garnison de sept-cents hommes, casernée dans des bâtiments annexes, était chargée d'en assurer la sécurité. Marote et ses compagnons étaient leurs premiers prisonniers.

Notre homme n'eut guère l'occasion de jouir pleinement de sa nouvelle résidence. Atteint d'une forte fièvre, il fut transféré à l'hôpital connexe à la prison quelques jours après son arrivée. Fièvre providentielle, car elle lui permit d'échapper à la nuit d'enfer que vécurent ses compagnons de captivité, lorsque le plancher du deuxième étage s'effondra sous le poids de ses occupants.

Le rez-de-chaussée et les deux étages ne formaient qu'une grande salle où les prisonniers dormaient dans des hamacs. Nouveaux dans le métier, leurs geoliers n'avaient pas assigné une place à chacun. Tout alla bien les premiers jours; les trois dortoirs furent remplis à peu près également. Mais bientôt, les prisonniers s'aperçurent qu'il faisait moins froid au deuxième étage qu'au premier et au rez-de-chaussée et, dès lors, les deux tiers d'entre eux (Quatre cents hommes sur six-cents) s'y installèrent pour la nuit. Le plancher, qui n'était pas prévu pour supporter une telle charge s'effondra alors que tout le monde dormait. S'ensuivit une panique générale et une ruée vers l'unique porte de sortie, qui ne pouvait laisser passage qu'à deux hommes à la fois. Bilan: quatre morts et des dizaines de blessés.

Valleyfield

La prison dû être évacuée. Marote, ainsi que les prisonniers français, fut transféré à celle de Valleyfield, proche elle aussi d'Edimbourg, où le sort des officiers était plus supportable que celui des détenus ordinaires. Ils occupaient un quartier séparé, disposaient pour dor-

mir d'un lit suspendu au plafond, avec matelas et couvertures y avaient des temps de promenade réguliers et recevaient une nourriture convenable. L'aisance, si l'on ose dire, à côté de la misère qui avait été leur lot précédemment.

Deux mois après son arrivée, il reçut la première lettre de sa femme qui, sans nouvelles de lui, s'inquiétait de son sort. Il apprit ainsi qu'elle avait regagné Ostende avec ses enfants pour y retrouver sa famille qu'elle lui avait écrit à plusieurs reprises et même envoyé de l'argent par le canal d'un négociant anglais se trouvant à Calais qui se chargeait officieusement de le faire parvenir aux prisonniers. Négociant dont personne n'entendit plus parler par la suite. Cette fois, c'est à un négociant ostendais bien connu qu'elle avait confié sa lettre ainsi qu'une somme de cinquante napoléons.

Du coup, Marote reprit un peu d'espoir. Le contact avec l'extérieur et les siens était renoué. Mais à valleyfield le temps n'en était pas moins épouvantablement long et le régime pesant.

Aussi, le jour où un factionnaire de la prison lui proposa d'organiser son évasion et celle de quelques uns de ses amis contre une somme de sept louis par personne, à lui verser une fois qu'ils auraient franchi l'enceinte extérieure, plus deux livres sterling payables à l'avance pour lui permettre d'acheter du rhum pour régaler la garde, n'hésita-t-il pas un seul instant.

Il n'eut aucune peine à amener six de ses compagnons à se joindre au complot. Le bas du bâtiment était fait de planches en chêne assez peu épaisses. Il suffisait d'en scier quelques unes en carré à l'endroit où les attendrait le factionnaire. Celui-ci s'occuperait du reste: son frère occupait la guérite la plus proche et le

sergent de garde était aussi un parent. Mais à l'heure dite, un peu après minuit, alors que le premiers candidat à l'évasion mettait le nez à l'extérieur, il fut accueilli par deux geôliers au lieu du factionnaire prévu. Celui-ci les avait trahi.

Une nuée de militaires envahit le dortoir. Ils n'eurent aucune peine à se saisir des conjurés; ils étaient les seuls habillés et debout. Le commandant de la prison, furieux, les fit conduire au "Black Hole", un caveau situé en dessous du corps de garde et divisé en plusieurs cachots. Ils y eurent de la paille pour tout lit. Ils y restèrent huit jours.

Perth

Valleyfield offrant trop de chances de fuite - plusieurs prisonniers avaient réussi à s'en échapper, le gouvernement décida de transférer les officiers qui y étaient détenus dans un établissement mieux fermé et surveillé plus sérieusement. Marote, et quelque trois cents de ses compagnons de captivité se retrouvèrent, fin avril 1813 à Perth où un nouveau pénitencier venait d'être construit.

Tout avait été prévu pour que "ni rat, ni souris" ne pût s'en échapper: des bâtisses en pierres de taille solidement cimentées, un mur fort épais, un large et profond fossé rempli d'eau, une palissade de fer et un second mur d'enceinte. Et avec cela une surveillance permanente: jour et nuit canons pointés et mèches allumées, soldats tout le long du mur d'enceinte, patrouilles toutes les heures à l'extérieur comme à l'intérieur. A désespérer de pouvoir jamais reconquérir la liberté.

Cela n'empêcha toutefois pas Marote et certains autres prisonniers d'essayer. Derrière le bâtiment qu'ils occupaient se trouvait une vaste latrine bâtie contre les palissades qui

garnissaient le fossé d'enceinte. Ils résolurent d'y creuser le sol et d'y pratiquer un trou assez profond pour leur livrer passage et les conduire au delà du mur. Les travaux d'excavation, effectués au moyen d'outils volés aux ouvriers, demandèrent six semaines de travail assidu.

La galerie creusée avait quatorze pieds de profondeur. Le plus dur avait été de construire le tunnel qui passait en dessous du lit du fossé pour arriver au mur d'enceinte. Des pierres furent utilisées comme piliers pour soutenir la voûte afin d'éviter que le poids de l'eau provoque un éboulement. Autre obstacle à vaincre: les fondements de l'énorme mur, qui avaient huit pieds d'épaisseur et s'enfonçaient à une plus grande profondeur encore que le fossé.

Le travail une fois terminé, les candidats déclarés à l'évasion - ils étaient quinze - décidèrent de fuir le soir même pour ne pas s'exposer à un quelconque imprévu. Trois groupes furent constitués, qui partiraient à une demi-heure d'intervalle. Deux barreaux furent enlevés d'une fenêtre pour leur donner accès à la cour. L'heure du premier départ fut fixée à minuit.

Vers dix heures du soir, un terrible orage éclata et la pluie se mit à tomber avec une violence extraordinaire. Les rafales de vent étaient si brutales que toute la prison en était ébranlée. Ce temps exécrable ne fit pas renoncer Marote et ses compagnons; il pouvait après tout avoir des avantages. La surveillance risquait de ne pas être aussi active, ni aussi facile, que par une nuit normale. Ils avaient décidé de ne s'habiller qu'à la dernière minute pour n'être pas surpris par une ronde imprévue.

Vers onze heures trente, tout à coup, un cri d'alarme retentit. On battit la

générale, plusieurs coups de feu éclatèrent. Apparemment, le tunnel avait été découvert. Tout l'espoir des prisonniers s'évanouit d'un seul coup. Tout s'éveilla dans la prison. Les géôliers y firent irruption. Ils découvrirent le bris des deux barreaux et arrachèrent les couvertures de tous les hamacs. Mais, à leur grande déception, ils ne surprirent personne habillé. Ils ne surent jamais quels étaient les auteurs de la tentative.

Le pot aux roses' avait été découvert par le plus grand des hasards. A toutes les heures de la nuit, une patrouille faisait la ronde à l'extérieur du mur pour s'assurer que les sentinelles étaient à leur poste et qu'il n'y avait rien à craindre du dehors. Aussi, les conjurés, qui connaissaient cette routine, avaient-ils eu soin de faire très petite l'ouverture du tunnel afin qu'elle fut masquée par l'avoine du champs où elle se trouvait. En temps normal, il était pratiquement impossible de la découvrir.

Mais l'orage avait détrempé le sol. Si bien que lorsque la patrouille arriva au dessus du tracé du tunnel, il céda tout à coup et le sergent, qui la commandait, disparut sous terre avec la lanterne qu'il portait. Tandis que quelques soldats prêtaient aide à leur chef, les autres, croyant que l'évasion avait déjà eu lieu, s'empressèrent de faire une battue, tirant au hasard dans les champs d'avoine qui entouraient la prison. D'où les bruits de fusillades entendus par les prisonniers.

L'avortement de ce complot si longuement préparé, si prudemment or-

ganisé, désespéra ceux qui en avaient fait partie. Marote tomba dans une profonde apathie, résolu à supporter la captivité aussi longtemps qu'il plairait à Dieu de la faire durer. Le jour de la délivrance lui paraissait plus éloigné que jamais.

La délivrance

Celui-ci, pourtant, finit par arriver quelque mois plus tard. La lutte de Napoléon contre l'Europe tournait à son désavantage. Les Anglais décidèrent alors de se débarrasser d'une partie des prisonniers qui encombraient leurs prison et de renvoyer tous ceux dont la patrie avait échappé à la domination de l'Empereur. Les Hollandais d'abord, puis les Allemands.

Pour une fois, enfin!, la chance sourit à Henry Ferdinand Marote. A l'exception des autres prisonniers ostendais, tout le monde ignorait sa véritable nationalité. Il réussit à se faire passer pour un citoyen du duché de Holstein-Oldenbourg.

Et le 13 février 1814, les portes de la prison de Perth s'ouvrirent devant lui. Il devait se rendre le plus vite possible à Edimbourg et s'y présenter à l'agence locale des prisonniers de guerre.

Il y apprit qu'il n'y avait pas de bâtiment en partance de Leith pour Londres avant plusieurs semaines, mais que le gouvernement britannique se chargeait de sa subsistance. Le 8 mars, enfin, il fut embarqué sur un

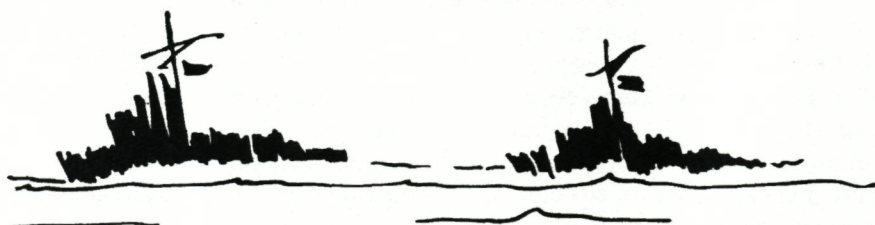
navire à destination de Londres. Le trajet se faisait par bon temps en quarante-huit heures. Mais il était dit que notre compatriote ne ferait pas une traversée plus calme qu'à l'aller, deux ans plus tôt. La tempête s'en mêla et il fallut dix-sept jours au navire pour arriver dans la Tamise.

Le premier souci de Marote, en débarquant à Londres, fut de s'informer s'il n'y avait pas de bâtiment de commerce ostendais. Il y en avait plusieurs, parmi lesquels celui d'un capitaine qu'il connaissait. Celui-ci lui offrit place à son bord, mais il avait encore quelques affaires à terminer à terre, après quoi il devait aller charger du sucre à Liverpool. Qu'à cela ne tienne, Marote ne tenait pas à rester un jour de plus que nécessaire en Angleterre. Il embarqua sans attendre et joua le rôle de second à bord au cours du voyage.

Le 21 Juin 1814, il entra dans le port d'Ostende, où il retrouva sa famille avec émotion. Près de trois ans s'étaient écoulés depuis la capture de "l'Aventurier" et quatre mois environ depuis sa sortie de la prison de Perth.

Pour lui, la course était terminée. Elle l'était d'ailleurs pour tout le monde. Les petits corsaires napoléoniens furent les derniers que connut l'Europe.

J.-M. de Decker



COLUMBUS EN FILATELIE

DE VIERDE REIS VAN COLUMBUS

Een onrustig geweten

De vierde en laatste reis van Columbus naar Amerika is in veel opzichten de meest interessante reis. Zo ervaaarde hij dat tenminste zelf want hij sprak altijd over El Alto Viaje, de grootse reis. De Admiraal, die bij zijn vertrek reeds 51 jaar was en 53 toen hij weer terugkeerde, was naar de standaard van die tijd gemeenten reeds een oude man; niettemin toonde hij op deze reis zijn beste zeemans kwaliteiten en grote moed. Jammer dat hij zich ambtenaren-bemoeiing moest laten welgeval len.



Klaarmaken voor het vertrek

De snelheid, waarmee Columbus dit keer zijn zin kreeg en de ruime bevoorrad ing van zijn vloot, rechtvaardigen de veronderstelling dat Ferdinand hem liever kwijt dan rijk was en dat Isabella een onrustig geweten had wegens de behandeling die Columbus was te beurt gevallen. De katholieke vorsten betreurden dat ze

Bobadilla zoveel macht hadden gegeven. Ze hadden inderdaad alle reden om spijt te hebben, want Bobadilla vernietigde het eiland, verspilde de koninklijke renten en schattingen om steun voor zichzelf te kopen. Hoe verkeerd hij ook handelde, Bobadilla verwierf ook aanhangers. Hij verbond zich met de rijksten en machtigsten en gaf hen Indianen om voor hen te werken, op voorwaarde dat hij zou delen in de opbrengsten van die arbeid. In het openbaar liet hij alle bezittingen en landerijen veilen die de Admiraal had verworven voor de Katholieke Vorsten.

Hunne Majesteiten achtten het verstandig om de Admiraal opdracht te geven voor een nieuwe reis, waarvan ze voor henzelf veel profijt verwachtten en die hem bezig zou houden tot hun nieuwe afgezanten de onrust op Hispaniola hadden gekalmeerd. Zij dachten dat het voor hem schadelijk zou zijn om zonder goede reden te lang verwijderd te zijn van zijn rechtmatige eigendommen. Het was hen namelijk duidelijk geworden dat de inlichtingen over hem die Bobadilla had gestuurd, veel leugens en kwaad-aardigheid bevatten en geen aanleiding gaven om hem zijn bezittingen te ontnemen.

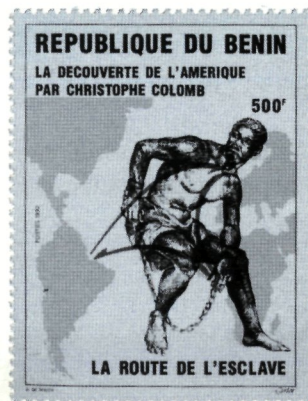
De afhandeling van deze zaak nam enige tijd in beslag en het was nu al laat in oktober 1501. Bovendien vroegen de vijanden van de Admiraal om verder uitstel in afwachting van nieuwe informatie. Daarom besloot hij aan Hunne Majesteiten te vragen of ze hem zouden verdedigen en beschermen als hij gevaar zou lopen.

Geen slaven!

Toen zij Columbus wegzonden voor zijn vierde reis herhaalden hunne Majesteiten in een brief geda teerd 14 maart 1502, hun spijtbetui ging over zijn gevangenneming. Zij verzochten hem op de heenreis niet af te meren bij Hispanola maar zijn verkenningen voort te zetten. Zij gaven hem toestemming om er op zijn terugreis korte tijd te vertoeven. Zijn mannen moest hij behandelen als koninklijke dienaren en hij mocht geen slaven meebrengen.

Het hoofddoel van de Admiraal was ditmaal het zoeken van een straat tussen Cuba en het continent dat hij in 1498 had ontdekt.

Hier lag volgens Columbus, de sleutel tot de oplossing van het grote aardrijkskundige raadsel, de verhouding van zijn ontdekking tot Azië. Hij verwachtte hier de straat te ontdek-



Er mochten geen slaven worden meegebracht

ken waar Marco Polo doorheen was gevaren op zijn reis van China naar de Indische Oceaan.

Alle vier karvelen waren ongeveer van dezelfde grootte als de Niña, met vierkante zeilen en kleine topzeilen aan de grote mast. Columbus en zijn zoon voeren op het grootste schip, (70 ton) waarvan we de naam niet kennen, maar dat altijd La Capitana (Het Vlaggeschip) genoemd werd. Als kapitein trad op Diego Tristán, die ook op de tweede reis met de Admiraal had gevaren. Verder bestond de bemanning uit twee officieren, veertien matrozen, twintig scheepjongens en zeven onderofficieren.

Pedro de Torreros, de enige man van wie bekend is dat hij op alle vier reizen van Columbus meevoer, voerde het bevel over het tweede schip, La Gallega. Juan Quintero, de eigenaar, ging mee als eerste officier.

Verder vaarden mee: een bootzman, negen matrozen, veertien scheepjongens en een spaanse edelman als vrijwilliger. Het derde schip in grootte was de Santiago de Palos, bijgenaamd Bermuda, naar haar eigenaar en eerste officier Francisco Bermúdez. Als gezagvoerder trad Francisco Porras op, wiens broer Diego als administrateur meeging. Bartholomeus Columbus voer op de Bermuda mee, zonder functie en betaling doch nam steeds het bevel over als er gevaar dreigde. Verder waren er elf matrozen en een bootzman, zes edelen-vrijwilligers, twaalf scheepjongens en vier onderofficieren. Het kleinste scheepje van de vloot, amper 50 ton, was de Viscaína, een schip uit Biscaje, onder het bevel van Bartolomeo Fieschi. De bemanning bestond uit acht matrozen een bootzman, drie edellieden, en de vlootaalmoezenier pater Alixandre. Allen behalve de familie Columbus, werden door de kroon betaald.

Goedkope arbeidskrachten

Het valt op dat Columbus zoveel scheepjongens tussen twaalf en



Route van de vierde reis

achttien jaar meenam. Hij had kennelijk ontdekt dat de jonge kerels op een ontdekkingsreis veel handiger en gehoorzamer waren dan oude zee-robbers, die mopperen en kritizeren. Het waren bovendien ook goedkopere arbeidskrachten. Op 3 april 1502 vertrok de vloot uit Sevilla. Te Cadiz werd de vloot door ongunstige wind opgehouden tot 11 mei vooraleer zij kon uitvaren. De Admiraal stak in vier dagen van Cadiz over naar de Canarische Eilanden en vandaar in zestien dagen naar Indië langs de zelfde route als op de tweede reis. Hij wou spoed maken met deze reis, daar hij beschikte over goede schepen, bemanningen en proviand. Eerst zeilde hij naar Jamaica en dan naar het eiland Dominica waar het juist slecht weer begon te worden. Toen hij Hispaniola bereikt had wou hij een nieuw schip kopen omdat een van de schepen niet zeewaardig meer was en geen zeil kon voeren. Maar vanuit Spanje was hem immers verboden daar voet aan land te zetten, om te voorkomen dat hij daar ruzie zou krijgen met Ovando.

De storm was verschrikkelijk en de vloot werd uit elkaar geslagen. De Gallego verloor de sloep en alle schepen verloren veel proviand. In deze storm worstelde de vloot zich moeizaam een weg terug naar Jamaica. Met Gods hulp en met een hoop gevloek en getier kwamen zijn schepen uit het noodweer en ontmoetten elkaar weer.

Toen de zee wat kalmer werd voerde de felle stroming hen naar de Jardin de la Reina en vandaar naar het vaste land. Zestig dagen lang bleven regen donder en bliksem zo hevig voortduren dat het einde der tijden nabij leek. Eindelijk bereikten ze Kaap Gracias

a Dios op de Middenamerikaanse kust op 12 september. 88 verschrikkelijke dagen had deze storm geduurd.

Voor de Rio Grande gingen zij voor anker om hout en water in te nemen. Daar verdronken twee leden van de bemanning. De Admiraal gaf de rivier daarom de naam Rio de los Desastros. Zij trokken verder langs de kust van San Juan del Norte en kwamen in een gebied dat de Indianen Cariacri noemen, het huidige Costa Rica.

De schepen waren ontmanteld, de zeilen gescheurd. Ankers, tuig en kabels waren verloren. Ook sloepen en een deel proviand waren weg. De bemanning was ziek en beloofde pelgrimstochten. Ook de Admiraal maakt zijn balans op. Na twintig afmattende en gevaarlijke dienstjaren was hij er weinig beter van geworden, want tot op heden had hij in Castilië geen dak boven het hoofd. Als hij eten of onderdak wilde moest hij zich met een herberg of taveerne behelpen, met soms niet genoeg geld om de rekening te betalen.

Een herhaling van de zondvloed?

De schepen werden hersteld en het proviand aangevuld. De bemanning rustte er uit. Hier zat goud, maar de Indianen wilden niet ruilen of verkopen. Enkele dagreizen verder het binnenland in wel. Men had de gewoonte om op beurzen en markten te handelen. Gouden schijven konden hier worden geruild voor valkebben. Het slechte weer belette de afvaart gedurende veertien dagen. Al die tijd stroomde het water met bakken naar beneden: een herhaling van de zondvloed. De mannen waren nu zozeer gebroken dat ze naar de dood verlangden. Toen het weer eindelijk beter werd zeilde men terug naar Puerto Gordo en dan naar Veragua (nu West Panama).

Grote scholen haaien zwommen rond de schepen, men ving er verscheidene en at ervan, daar de voorraden be-

gonnen te slinken. De zeebeschuit zat zo vol wormen, dat sommigen van de opvarenden wachtten totdat het donker was eer ze zich durfden wagen aan een bord zeebeschuitpap, terwijl anderen niet zolang durfden te wachten uit vrees dat de wormen in die tijd hun rantsoen zouden hebben verslonden. (Zo gaat het verhaal).

Op 23 december liep de vloot de tegenwoordige haven van Cristobal in de Kanaalzone binnen en vierde daar kerstmis en nieuwjaar 1503.

Nog nooit was Columbus zo dicht bij de oplossing van het mysterie van de zeestraat geweest als hier. Hij had zijn boten langs de Chagres op kunnen laten varen, en met indiaanse kano's had hij tot op 20 kilometer afstand van de grote Oceaan kunnen komen. Maar hij was samen met zijn bemanning zo uitgeput dat zij geen energie meer hadden om op exploratie uit te gaan. Ook verstonden zij deze Indianen niet. Zo miste Columbus op een paar kilometers de meest belangrijke geografische ontdekking die hij op deze reis had kunnen doen. Aan het begin van het nieuwe jaar werden de ontdekkingspogingen hervat. Het weer was nu wel goed maar de schepen waren onzeewaardig geworden en de bemanning was ziek of stervende. Columbus zeilde verder met zijn drijvende doodskisten.

Goudvelden in het binnenland.

Terugvarend langs de onherbergzame kust van Veragua, zocht de Admiraal naar een geschikte plaats om een handelspost te vestigen. Geestelijk gebroken bereikte de Admiraal op 6 januari Veragua. Hij ging voor anker tegenover de mond van een rivier die hij Belén noemde. Het begon weer te regenen tot 14 februari, zodat men heel de tijd werkloos moest blijven, behalve op 6 februari toen in het binnenland goudvelden werden ontdekt. Er werd besloten hier een nederzetting te bouwen. Toen de Indianenhoofdman zag dat er huizen werden gebouwd, voorbereidingen voor een blijvende vestiging, besloot

hij ze plat te branden. Hij werd zelf gevangen genomen maar wist later te ontsnappen en begon onmiddellijk een grote opstand tegen de indringers voor te bereiden.

Toen de Admiraal "Indië" ontdekte zei hij dat dit het rijkste gebied van de hele wereld was voor wat betreft goud, parels, edelstenen en specerijen. Omdat hij deze zaken niet onmiddellijk te voorschijn kon halen, werd hij beschimpt. Vanwege deze slechte behandeling zegt hij nu niets meer, behalve dat wat hij van de bewoners van het land heeft vernomen. In het land van Veragua werden op twee dagen meer sporen van goud ontdekt dan in vier jaar op Hispaniola.

In Januari 1503 was de monding van de rivier dichtgeslibt. In april waren de schepen zo aangetast door houtworm dat ze bijna niet meer drijvend konden worden gehouden, en dit juist op het moment dat in de rivier een vaargeul was ontstaan. Desondanks werden drie lege schepen naar buiten gevaren. Diego Méndez bleef achter met zeventig manschappen en het grootste deel van de voorraden beschuit, olie, wijn en azijn. De sloepen werden teruggestuurd om zout en water te halen. De Indianen koelden hun wraak op kapitein Diego Tristán van de Capitana, die met een deel van de bemanning de watertonnen van het vlaggeschip aan het vullen was op de rivier. Slechts één Spanjaard wist te ontkomen. De anderen, Diego Tristán inclusief, werden gedood. Geen water dus.

Naar de hel met salon-admiraals!

Het admiraalsschip volgde later naar buiten. Columbus lag ziek te kooi en zag het niet meer zitten. Weer aan de beterhand, voer hij met zijn vier verrotte schepen op Paasmorgen, 16 april 1503, weg van dit onheilspellend oord. Méndez kreeg het bevel over de Capitana. De Gallega was onzeewaardig geworden en moest worden achterlaten bij Belén. Ook het tweede schip de Viscaina was niet meer te houden en moest in ho-

peloos lekke toestand achtergelaten worden bij Puerto Bello.

Columbus was verantwoordelijk voor het feit dat de karvelen doorzeefd waren door paalwormen. Het is niet duidelijk waarom hij zijn vloot niet heeft laten kielen op Cuba. Hij beantwoordde deze en andere kritiek in zijn verslag aan de soevereine vorsten op de volgende manier: "Laat diegenen die er op belust zijn om fouten te zien en verwijten te maken, terwijl zij veilig zijn thuisgebleven, maar vragen waarom hebt U niet zo of zo gedaan? Ik zou willen dat zij met mij op reis waren gegaan; ik denk echter dat een andere reis van een geheel ander soort op hen wacht, of ons geloof is van nul en gener waarde".

Of anders gezegd; naar de hel met salonadmiraals en bibliotheek-zeevaarders!

De bemanning werd verdeeld over de twee schepen die hem overbleven, zonder sloepen of proviand. Hierin moest hij samen met zijn bemanningen 7000 mijl over zee varen of onderweg sterven. Gezamenlijk kropen zij verder langs de kust door de Golf van San Blas. Met veel moeite werden 35 dagen richting Castilië overbrugd. Op 13 mei 1503 kwam hij aan op Mago in Cuba. Vandaar ging hij op weg naar Hispaniola. Na veel ontberingen bereikte de schepen, bijna tot aan het dek onder water, eind juni de Sint-Anna-baai van Jamaica. Columbus had op zijn tweede reis deze baai Santa Gloria genoemd. Hij liet de schepen naast elkaar op het strand aan de grond lopen en liet stutten aanbrengen om omslaan te voorkomen. Bij vloed kwam het water bijna tot aan het dek, waarop men hutten bouwde met daken van palmbladeren om de bemanning onderdak



Zeden en gewoonten van de plaatselijke bevolking

te kunnen geven. De scheepswrakken bezorgden hun een droog onderkomen en een niet te versmaden vesting. Deze honderd zestien op Jamaica gestrande Spanjaarden waren dus wel in staat zich te verdedigen. Gelukkig was er een groot en goed gezind indiaans dorp in de buurt. Men kreeg proviand van de plaatselijke bevolking. Columbus was er duidelijk niet gerust in en wantrouwde de inboorlingen vooral omdat de Spanjaarden zeer gering in aantal waren.

Met een kano naar Hispaniola.

Een ander probleem was, hoe ze ooit in Spanje moesten komen. De gestrande schepen waren niet meer te herstellen en de bemanning was evenmin in staat om een klein schip te bouwen. De enige manier om te voorkomen dat zij voor altijd hier gestrand bleven was het zenden van een boodschapper naar Hispaniola om een schip te charteren dat hen zou ophalen. De dichtstbijzijnde Spaanse kolonie lag op maar liefst 720 kilometer verder. Toch was hulp van hun vijandige landgenoten het enige dat de schipbreukelingen kon redden. Mendéz werd belast met een zeer riskante onderneming: hij moest proberen met een kano en enkele manschappen Hispaniola te bereiken en er eraan een zeewaardig schip en proviand te geraken. Over deze kano-reis is meer gerept dan over enig ander voorval op deze grootse reis. Vijf dagen en vier nachten roeiden de manschappen en kwamen dan als bij wonder bij kaap Tiburon in Hispaniola aan. Na twee dagen rust werd er langs de kust verder geroeid naar het 130 leguas verder gelegen Santo Domingo. De gouverneur hield Mendéz zeven maanden bij hem. Gelukkig kwamen er gedurende deze periode drie schepen uit Spanje. Mendéz charterde er één van, met alles erop en eraan, en zond dit naar de Admiraal zodat hij met zijn mannen naar Santo Domingo zou kunnen komen. Zelf zeilde hij met de twee andere schepen terug naar Castilië om

verslag bij de vorsten uit te brengen. Columbus en zijn mannen wisten niet of hun boodschappers waren aangekomen of omgekomen. Toen er zes maanden waren verlopen ontstond er muiterij onder leiding van de gebroeders Porras. Men verweet hem dat hij in januari niet poogde naar Spanje terug te keren, Porras probeerde tot tweemaal toe met een aantal van zijn mannen weg te komen in kano's. Dit lukte niet en kostte mensenlevens. Porras werd gearresteerd en in de ijzers geslagen. Columbus' getrouwen kregen ondertussen honger. De indianen beschikten niet over onuitputtelijke voorraden levensmiddelen en de vraag naar valkebelletjes was verzaagd. Op dit kritieke moment voerde Columbus een meesterlijke truuk uit. Hij wist dat er een totale maansverduistering voorspeld was voor de laatste nacht van februari 1504. Hij ontbood de indianenleiders en ver-



Columbus onderhandelt met de indianen

telde hen dat de God van de indianen verwachtte dat zij de Spanjaarden eten bezorgden of hij zou zeer boos worden. Ze moesten die nacht maar eens op de maan letten. De verduistering zette in, en naarmate deze groter werd kregen de indianen schrik en vroegen Columbus om hulp. Deze beloofde voorspraak en de maan werd kort nadien weer helder. De truc werkte en men had geen last meer van voedselschaarste.

Diepe vernedering voor de onderkoning van Indië.

Op 28 juni 1504 gingen allen zo wel vriend als vijand aan boord van het door Mendéz gekochte schip.

De honderd overlevenden van de vierde reis waren één jaar en vijf dagen op Jamaica geweest. Het kleine karveel was in slechte staat, had een gescheurde grote mast verrotte zeilen en een kapotte bodem. Het duurde zes en een halve week eer men op 13 augustus Santo Domingo aankwam. De gouverneur Ovando ontving de Admiraal welwillend maar liet meteen ook Porras vrij die de aanvoerder van de rebellie was geweest, bovendien wilde hij diegene straffen die verantwoordelijk waren voor zijn gevangenneming. Hij plaatste Porras buiten de jurisdictie van de Admiraal. Dit was een diepe vernedering voor de onderkoning van Indië. Toen er twee schepen werden verworven en opgeknapt scheepten de Admiraal en zijn verwanten en dienaars in. De meesten bleven echter achter op Santo Domingo, ze hadden hun portie aan de pompen ruim gehad! Men schreef 12 september. Een schip brak zijn mast en moest terugkeren naar de haven. De admiraal zeilde door. Toen een derde van de reis was afgelegd bij goed weer en gunstige wind, werden ze getroffen door een helse storm. Op 19 oktober brak de mast in vier stukken. Van de ra's werd een noodmast gemaakt. De bezaansmast kwam in de volgende storm naar beneden en het was een



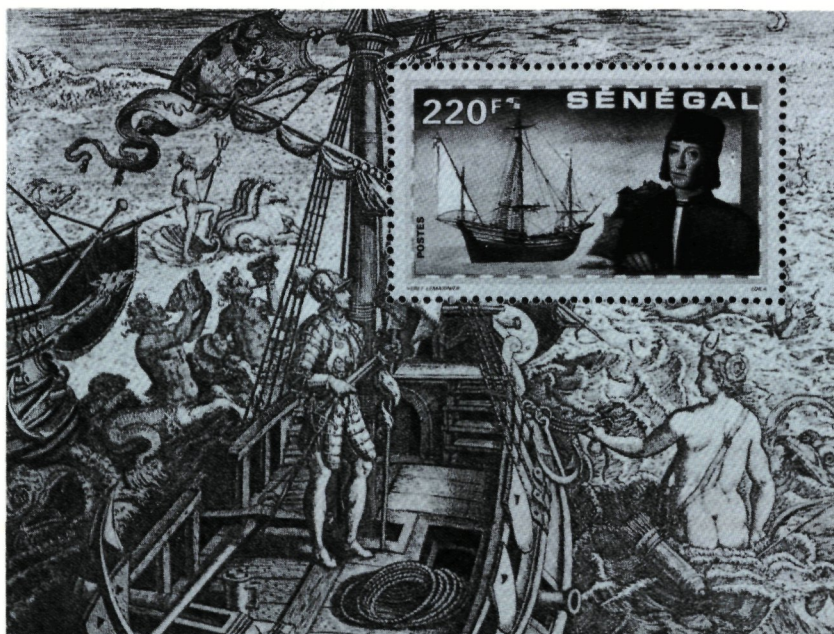
De meest avontuurlijke en teleurstellende reis

wonder dat het schip op 7 november 1504 de haven van Sanlucar de Barameda bereikte. Daarmee kwam een einde aan de grootse reis van twee en een half jaar. Het was de meest avontuurlijke, maar ook de meest teleurstellende reis van de Admiraal geweest. Hij had de gezochte straat

niet kunnen vinden, daar die niet bestond; de landengte die hij had ontdekt boezemde zijne koninklijke opdrachtgevers geen belang in, en het goudgebied van Veragua bleek niet te exploiteren te zijn. Maar hij had zijn best gedaan.

Een nieuw verhaal van ellende?

Na zijn aankomst in Spanje na de lange en vermoeiende thuisreis verwachtte Columbus toch minstens een oproep te ontvangen om zich aan het hof te presenteren, een gunst die aan vrijwel iedere kapitein na een overzeese reis werd geschonken, al was die nog zo onbelangrijk. Het hof was te Segovia en de koningin lag op haar ziekbed, dat haar sterfbed zou worden. Dat was het excuus om de admiraal niet aan het hof te ontbieden. Waarschijnlijk was het koning Ferdinand, die op het bericht dat Columbus weer in het land was, nadat iedereen had gedacht dat hij op zee was omgekomen, de wens te kennen gaf dat hij niet aan het hof zou worden toegelaten om hem met een nieuw verhaal van ellende lastig te vallen. Isabella de Katholieke stierf te Medina del Campo op 26 november 1504 tot groot verdriet van Columbus voor wie haar dood een groot verlies was. Terwijl het hof zich naar Salamanca verplaatste en vandaar weer naar Valladolid, volgde Columbus moeizaam. Een jaar verliep, doch hij boekte geen resultaten, en zijn reuma werd steeds erger. Gedurende een groot deel van die tijd lag hij in een huurhuis aan bed gekluisterd. De koning had Columbus altijd al een vervelende kerel gevonden, hoewel hij hem had gesteund om de koningin te plezieren. Hij had geen belangstelling voor de nieuwe wereld, doch uitsluitend voor Europese oorlogen en politiek. Columbus begon in te zien dat zijn rol was uitgespeeld en probeerde de koning er toe te bewegen het onderkoningsschap aan zijn zoon Diego over te dragen en lukte daar ook in.



Don Cristobal Colomb, Grand Amiral de la Mer Océane.

Admiraal van de Oceaanzee

Diego voornaamste erfgenaam.

Op 19 mei tekende hij zijn laatste wil, waarbij Diego werd benoemd tot zijn voornaamste erfgenaam en hij al zijn andere familieleden en zijn vroegere maîtresse Beatriz in zijn zoons welwillendheid aanbeval.

Beetje bij beetje begon men de werkelijke waarde van zijn prestaties in te zien. Als zeevaarder en zeeverkundige was deze Almirante del Mar Oceano voor zijn tijd uniek. In mei 1505 vertrok hij uit Sevilla naar het hof van de katholieke koning wiens koningin het jaar voordien gestorven was. De koning was zoals steeds enigszins kortaf en afstandelijk tegenover Columbus' projecten en liet dit ook duidelijk blijken. Toen de zaken in Indië zich echter zodanig ontwikkelden als ze deden en de koning het grote aandeel zag dat de Admiraal zou ontvangen vanwege de overeenkomst die ze met hem gemaakt hadden, stelde hij nieuwe voorwaarden voor een overeenkomst voor en een nieuwe wijze om de Admiraal te be-

lonen. Ze konden echter niet gerealiseerd worden omdat de door jicht en andere ziekten geplaagde Columbus op 20 mei 1509 de geest gaf.



Columbus op zijn sterfbed

Het was een armelijk sterfbed voor de Admiraal van de Oceaanzee, onderkoning en Gouverneur van de Eilanden en Vastelanden in de indien, en een nog armelijker begrafenis volgde. Geen bisschoppen of andere hoogwaardigheidsbekleders waren erbij tegenwoordig en de officiële hofkronieken maken geen gewag van zijn sterven en begrafenis.

Oppermeester (b.d.) A. Jacobs

LE P 68 H.M.S./M. VENTURER TORPILLE LE U-864

Exploit unique de guerre car tous deux étaient en plongée

Ayant rejoint l'Angleterre en avril 1941, j'ai eu l'honneur avec trois autres cadets du Mercator, P. Van Schoonbeek, D. Geluyckens et J. Cornez, d'être désigné pour suivre au Collège Naval de Dartmouth les cours d'officier R.N.



Capitaine de vaisseau (e.r.) A. Blasin.

C'est lors de notre séjour là-bas que le Commander Anthony Miers est venu nous faire une conférence sur la vie et la guerre à bord des sous-marins. Cet officier fut honoré d'une Victoria Cross pour ses faits de guerre à bord du sous-marin Torbay.

A la fin de mes cours au collège naval, j'ai demandé à être affecté à bord d'un sous-marin.

A cette période de la guerre, la branche sous-marine ne prenait que des volontaires, ce qui changea plus tard, suite aux nombreuses pertes et au nombre croissant de sous-marins en construction.

Ma demande fut refusée car l'Amirauté Britannique jugeait qu'il m'était nécessaire d'obtenir plus d'expérience à bord d'un navire de surface. Je fus donc appointé "additional for training" à bord du H.M.S. ROTHER, une frégate.

Après plusieurs escortes en Atlantique et le débarquement à Alger et Bougies, j'ai réitéré ma demande. Immédiatement, par signal, je fus désigné pour rejoindre, le 6-1-1943, le H.M.S. ELFIN à Blyth, pour y suivre les cours d'officier de sous-marin.

A la fin des cours, je fus désigné pour rejoindre le P-511, un vieux sous-marin américain de la guerre 14-18 pour y mettre en pratique mes cours. Son commandant était le Lieutenant

de vaisseau James, Steward Launders, D.S.C. Ce dernier venait de terminer son "Perisher" (cours de commandant de sous-marin.)

Lorsque Launders fut désigné pour prendre le commandement du P-68, en construction à Barrow-in-Furness chez Vickers-Armstrong, il demanda que 2 des officiers du P-511 puissent l'accompagner. C'étaient mon collègue de cours Andrew Chalmers et moi-même.

C'est ainsi que j'ai eu le plaisir et l'honneur de servir à bord du sous-marin anglais P-68, qui fut baptisé VENTURER et qui s'illustra par ses succès.

Je vais toutefois laisser de côté le récit des différentes patrouilles que j'ai faites, en tant que torpédo officer, à bord, patrouilles qui se soldèrent par le torpillage des navires THOR, FRIEDERIKSHAVEN, VANG, FORCE et du sous-marin U-771, pour vous décrire ce *fait unique* de la guerre, le torpillage du U-864 par le H.M.S./M. VENTURER au large de Fedge, alors que les deux sous-marins étaient en plongée.

Malheureusement, je n'étais plus à bord, ayant été désigné pour service insipide à terre en Belgique.

Le 4 février 1945, VENTURER quitte sa base pour une nouvelle patrouille de guerre, sa onzième.

Le 9 février, il est dans sa zone de chasse, au large des côtes norvégiennes, aux approches de Bergen.

A ces latitudes et en cette période de l'année, il y avait une confortable période de 12 heures de nuit dont profite VENTURER pour rester en surface, y recharger ses batteries et renouveler l'air à bord. VENTURER plonge à 0722 Hrs, au lever du jour.

Ce jour là, le vent est très léger du SW, ciel couvert, bonne visibilité et presque pas de mer ou de houle. Toutefois pas cette mer d'huile que les sous-marins détestent et craignent.

Après avoir plongé et vérifié son assiette, VENTURER commence sa routine normale de navigation à l'immersion périscopique et à la vitesse, économique pour ses batteries, de 2,4 noeuds, tout en restant dans sa zone de patrouille à la recherche de proies éventuelles.

L'officier de quart hisse le périscope hors de l'eau environ toutes les 5 minutes, effectue un rapide tour d'horizon en "low power" pour détecter tout avion ou danger immédiat, suivi d'une recherche lente et détaillée en "high power". Ensuite le périscope est redescendu, et ainsi de suite.

L'opérateur sonar est le leading seaman Head. Il écoute constamment pour détecter tout bruit d'hélice ou HE.

Les 4 jours précédents, VENTURER avait rencontré de nombreux bateaux de pêche.

Ce 9 février à 0900 Hrs, soit 1½ heure après avoir plongé, un autre pêcheur est aperçu.

A 0932 Head rapporte un léger HE dans le NNW, mais rien n'est visible au périscope dans cette direction et cet HE cesse rapidement.

A 1010 Hrs, nouvel HE dans le NW, augmentant de force.

A 1035 Hrs, de nouveau cet HE dans le même relèvement et toujours rien à voir par le périscope.

Etant donné la bonne visibilité qui avait permis de visionner les autres HE en tant que bateaux de pêche, ces HE sans bateaux visibles sont une énigme.

L'Officier de quart est Andy Chalmers, mon collègue de promotion. Il persiste et effectue un examen prolongé en se concentrant sur le secteur dans lequel l'HE a été entendu. Sa persistance est récompensée car à 1050 Hrs, il peut rapporter à son commandant Launders avoir aperçu un "fin mâ" dans le relèvement 334°.

L'équipage est alors appelé à la "diving station" (c'est-à-dire les postes de combat à bord d'un sous-marin), prêt à exécuter une attaque.

La course est mise vers le Nord pour s'approcher d'une cible possible.

A 1115 Hrs, un périscope, très identifiable cette fois, est vu dans le NE et l'attaque contre un sous-marin en plongée est commencée.

Quoique le HE ressemblait à celui d'un diesel en service, il n'y avait absolument pas de trace d'un Schnorkel et le bruit devait provenir d'une machinerie bruyante, comme un compresseur.

La cible traverse vers tribord et d'après le mouvement de l'HE et des relèvements par périscope, sa course est estimée entre 120° et 170°, vitesse inconnue, distance incertaine.

Launders décide alors de traquer le U-Boat dans le but de calculer sa course, sa distance et sa vitesse, données essentielles pour le lancement des torpilles.

A bord du VENTURER est évidemment imposée la routine de silence et sa vitesse est gardée aussi basse que possible pour éviter d'alerter l'ennemi et ainsi devenir sa proie.



Captain J.S. LAUNDERS .D.S.O.*,
D.S.C.*RN

Suite aux informations recueillies alors, VENTURER évolue vers le 140°, vitesse 3½ noeuds de façon à garder position par rapport à sa proie et ne pas devoir donner des poussées en vitesse qui pourraient trahir sa présence.

Cette manoeuvre doit permettre à Launders d'évaluer si, sur cette course et à cette vitesse, la distance de la cible va augmenter ou pas, et si son relèvement va croître ou décroître.

Launders avait un esprit très mathématique et appréciait qu'un relèvement d'une cible pouvait dépendre d'une large combinaison de sa course et de sa vitesse. Mais en cette circonstance, un jugement subjectif devait aller de pair avec des précisions mathématiques.

La chance lui est favorable. Ce U-Boat était à son dernier jour de patrouille et espérait rejoindre sa base à Bergen ce même jour. Mais son équipage est insouciant.

Toutefois, le U-Boat doit aussi avoir entendu quelque chose car à 1120 Hrs, soit 5 minutes après que l'attaque sur lui ait commencé, il hisse ses 2 périscope en même temps, ce qui fut une faute inexcusable et qui se révéla fatale, car ses pointages à une distance de 2.500 yards prouvèrent à VENTURER qu'il était largement

sur son tribord et que si la cible faisait route vers Bergen, elle devrait changer de course vers tribord et que probablement elle exécutait des zig-zags et était sur sa jambe babord.

Pendant toute l'attaque la cible est suivie par sonar, mais les observations périscopiques sont de grande valeur car elles donnent des relèvements précis et permettent une grossière évaluation de sa distance. Elles prouvent aussi que le U-Boat navigue à l'immersion périscopique et que les torpilles doivent être lancées à cette profondeur pour toucher.

La troisième observation de son périscope est faite à 1150 Hrs, à une distance évaluée à 2.000 yards.

Cette longue chasse permet une évaluation assez précise des mouvements de l'ennemi, soit une course moyenne de 120°, zig-zagant toutes les 10 minutes de 15° de cette course et avec une vitesse de 3½ noeuds.

A ce moment Venturer se trouve sur le quart avant tribord de sa cible. A 1210 Hrs, le U-Boat devrait changer de course vers 135°, soit la jambe tribord de son zig-zag. VENTURER abat alors sur bâbord et gouverne au

097° pour effectuer une attaque sur le tribord 140 de l'ennemi, tout en employant son sonar et lancer une salve complète de 4 torpilles. Ces dernières sont mises pour courir à la profondeur de 40 pieds. La première est visée pour l'étrave, les autres espacées d'une demi-longueur de U-Boat, c'est-à-dire prévues pour le milieu, l'arrière et ½ longueur à l'arrière. Cet espacement pour prévoir une action évasive du U-Boat au cas où les torpilles sont aperçues ou entendues.

Cet espacement donnait un interval de lancée de 19½ secondes.

Deux minutes et quinze secondes après le lancement, une bruyante et nette explosion est entendue simultanément avec des bruits de casse et une plus petite explosion, suivie par 2 autres à 16 et 17 secondes d'intervalle qui étaient probablement des torpilles touchant la côte au delà de la cible.

A ce moment U-864 était à 35 miles de sa destination Bergen.

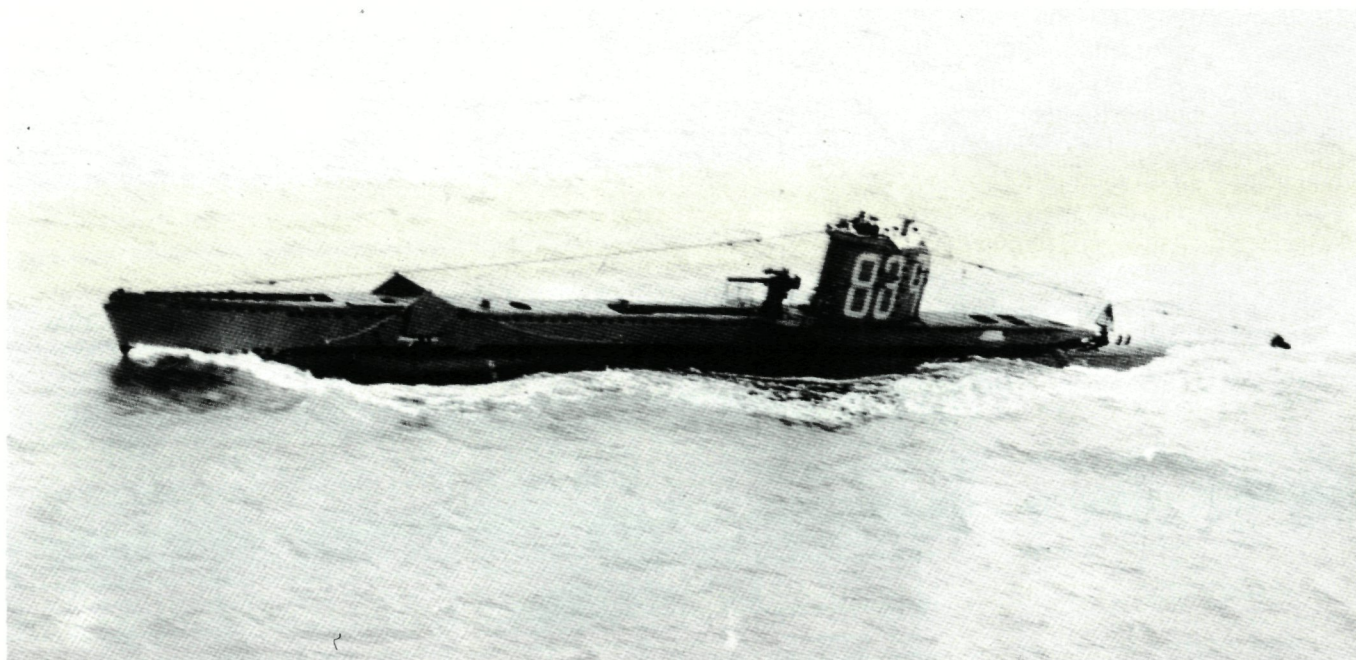
Etant donné la régularité des explosions, il semblerait que ce soit la première ou la dernière des torpilles qui aurait touché le U-Boat.

Observation et écoute par sonar prouvent qu'aucun intérêt n'est accordé par quiconque, donc VENTURER fait route vers le lieu estimé de l'explosion.

A 1240 Hrs, un rassemblement de mouettes est observé sur tribord avant et 6 minutes plus tard VENTURER se trouve dans une grande tâche qui devient plus épaisse en y pénétrant. Dans cette tâche d'huile se trouve un long cylindre, légèrement plus grand qu'une torpille, doté d'une légère flottabilité. Ce cylindre semble être fait d'acier, avec différentes fixations sur sa longueur. Une extrémité fermée par soudure, l'autre ayant une porte avec fermeture papillon. Probablement un stockage sur le pont pour torpille et qui a été libéré par l'explosion. Cette possibilité et le nombre bas de révolutions de ses hélices semblent prouver que la cible était un U-Cruiser. Aucun survivant visible.

Ce torpillage fut confirmé par l'Intelligence Service être le U-864.

Depuis le premier contact jusqu'à la fin de l'attaque s'écoulèrent 3 heures et 3/4.



Le "Venturer" en plein mer, pendant la Seconde Guerre Mondiale (photo: A. Blasin)

Cette attaque demanda une grande expérience de la part du Lieutenant de vaisseau J.S. Launders et de son équipage.

Le Lieutenant de vaisseau James, Steward Launders fut honoré, pour ses succès avec VENTURER, d'une 2e D.S.C. et de 2 D.S.O.

Il décéda le 11 octobre 1980 avec le grade de Capitaine de vaisseau.

Submarine losses in WW2

America	52	
Netherland	4	
Germany	784	(200 in WW1)
England	82	

H.M.S/M. Venturer - P 68

1er sous-marin de la classe "V", légèrement plus long que ceux de la classe "U".

Mis en chantier chez Vickers-Armstrong à Barrow-in-Furness le 25 août 1942.

Lancé le 4 mai 1943 et commissionné le 19 août de la même année.

Déplacement: 545/740 tonnes

Vitesse: 13 noeuds en surface et 9 max. en plongée (durée limitée)

Dimensions: 62 x 4,9 x 3,9 mètres

Equipage: 4 officiers et 33 hommes

Armement: 4 tubes et 8 torpilles de 21" embarquées
1 canon de 3 pouces
3 mitrailleuses

Equipé d'un sonar type 129. Son "transducer" était placé dans la partie avant de la quille, ce qui donnait un secteur mort vers l'arrière.

Ce sonar avait la possibilité d'émettre, mais elle était rarement employée à bord d'un sous-marin, si ce n'est pour de très courtes périodes qui permettaient de détecter des mines ancrées à une distance de 700 à 800 yards, ce qui était suffisant pour éviter un champs de mines ou pour se frayer un passage en son travers. Ce sonar était donc employé principalement et de façon continue, passivement pour la détection de l'HE (Hydrophone Effect) d'un navire.

Par mauvaise visibilité, ou quand obligé de plonger profondément suite à une attaque ou par mauvaise mer, il était le seul moyen de détecter l'ennemi.

Cette pièce importante de l'équipement était par comparaison aux standards actuels, très primitive et, même avec un bon opérateur n'avait qu'une possibilité de relèvement de $\pm 10^\circ$.

En octobre 1946, Venturer a été vendu aux Norvégiens qui le rebaptisèrent UTSTEIN, S 302.

U-Boat U-864

Sous-marin allemand de la classe 1XD2.

Mis en chantier chez AG Weser à Bremen, le 26/10/1942.

Lancé: le 12/08/1943

Commissionné: le 9/12/1943

Le capitaine de corvette Ralf-Reimer Wolfram, âgé de 31 ans en prit le commandement en décembre 1943.

Avant cela, il avait commandé le U-108 avec lequel il n'eut qu'une occasion d'effectuer une attaque qui fut d'ailleurs infructueuse.

Le U-864 quitte Kiel le 5 déc 1944 pour se rendre à la base de Horten, près de Oslo. Il appareille le 27 décembre 1944, longe la côte et arrive le lendemain à Kristiansand qu'il quitte le 29 pour procéder à des essais de Schnorkel, en route pour Farsund.

Le 1er janvier, il appareille pour Bergen qui doit être sa base et où il arrive 4 jours plus tard. Il y reste tout un mois avec la 33e flotille avant d'entamer sa patrouille de guerre le 6 février, patrouille durant laquelle il eut la malchance de croiser la route du H.M.S/M VENTURER.

Il fut ainsi torpillé le 9 février 1945 et coulé en position $60^\circ 46' N - 04^\circ 35' E$, avec perte totale de son équipage de 73 hommes. A bord se trouvaient également 2 officiers aviateurs, ainsi qu'un ME 109, en partie démonté.

La raison du retour du U-864 vers sa base est inconnue, étant l'absence de survivants, mais elle pourrait être suite à des ennuis mécaniques qui occasionnèrent les bruits violents de machinerie captés par le sonar de VENTURER.

Capitaine de vaisseau (e.r.)
A. Blasin



DE ZEE EN DE KUNST

AUGUSTE OLEFFE

Auguste OLEFFE werd geboren te Sint-Joost-ten-Node/Brussel op 17 april 1867 en overleed te Ukkel op 14 november 1931.

Auguste OLEFFE was aanvankelijk tekenaar-lithograaf in een Brusselse drukkerij. Hij liep plaatselijk academie in Sint-Joost-ten Node en volgde van 1883 tot 1886 ook een beperkte opleiding aan de Brusselse Academie voor Schone Kunsten.

Hij debuteerde tijdens het driejaarlijks salon van 1890 in Gent.

Eerst schilderde hij sociaal-realistische onderwerpen in een somber coloriet.

Hij had contacten met A. Bastien en F. Smeers, twee schilders van de zgn. "Groep van Rood Klooster".

In 1895 verbleef hij enige tijd in Parijs. Nog vanaf datzelfde jaar kwam hij heel vaak in Nieuwpoort aan de Westkust werken. In de marines en visserstaferelen die daar ontstonden werd zijn stijl soepelder.

Hij was een van de medestichters van de groep "Le Labeur" (Brussel 1898), samen met o.a. W. Paerels, F. Schirren, L. Thevenet en J. Stobaerts. Zoals de naam doet vermoeden schilderden ze aanvankelijk naturalistische onderwerpen. Meer en meer werden ze beïnvloed door impressionisme en luminisme.

De vrijgevigheid van zijn bewonderaar, de Brusselse kunstverzamelaar Henri Van Cutsem, stelde Oleffe in staat zich anno 1906 comfortabel te

vestigen in Oudergem. Oleffe schilderde er bij voorkeur openluchtaferelen: vooral veel zonovergoten tuinen vol lichtspelingen. Hij werkte graag op grote formaten. Er ontstonden ook figuren, interieurs en - vooral na 1923 - stillevens.

Oleffe werd daar gaandeweg de mentor van enkele jongeren zoals R. Wouters, J. Brusselmans, J. Frison, W. Paerels en P.-J. Martel die hem kwamen opzoeken in zijn woning. Het zijn deze kunstenaars die men de "Brabantse Fauvisten" zou gaan noemen. Ook de lokale brouwer-kunstliefhebber François Van Haelen

speelde een grote rol in de groep. Ook Van Haelen's huis was een trefplaats en zelf kocht hij heel wat werk aan.

Van 1906 af werd Oleffe uitgenodigd om tentoon te stellen in de salons van "La Libre Esthétique". In 1914 zou hij op zijn beurt drie kunstenaars voor deelname voorstellen: Jos Albert, Medard Maertens en Philippe Cockx, drie medestudenten aan de vrije academie "L'Effort". Oleffe was voorzitter van dit vrije atelier dat elke academische methode afzwoer. "L'Effort" was tot 1910 in de oude herberg "La Girafe" in Sint-Joost-Ten-Node gevestigd en verhuisde dan naar



Levensavond (Brussel, Museum Charlier)



Vissersweduwe (Brussel, Museum Charlier)

de zolder van "La Maison du Cygne" op de Grote Markt in hartje-Brussel. Op zolder werd geschilderd, o.m. naar het naaktmodel. In de kroeg beneden werd gediscussieerd, en was toch ook ruimte voor ontspanning, bv. het vogelpik waaraan Oleffe verslaafd was.

Betrekkelijk laat begon hij met graveren. In 1908 stelde hij in het "Salon des Indépendants" etsen tentoon. Sommige etsen waren hernemingen van schilderijen die hij zelf geslaagd vond. Zijn etsen combineerden de klassieke lijnets met vernis mou en aquatint. Sommige groeven liet hij opzettelijk heel diep inbijten, wat de expressiviteit verhoogt.

De latere jaren waren deze van de bevestiging. In 1926 kreeg hij de Grote Staatsprijs voor Schilderkunst. Er waren ook twee belangrijke tentoonstellingen: in de "Galerij Giroux" in Brussel (1920) en bij "Kunst van Heden" in Antwerpen (1925). In 1930 kreeg hij nog een aanstelling als leraar landschapschilderen aan het Hoger Instituut voor Schone Kunsten in Antwerpen, maar hij stierf amper

een jaar later.

De werken over de Westkust en haar mensen die Oleffe schilderde behoren tot de meest indrukwekkende schilderijen over de Vlaamse kust en het vissersbedrijf.

Het was L. Artan die de Vlaamse westkust het eerst heeft aangeboord als bron voor picturale motieven. Na hem kwamen spoedig anderen: F. Smeers, A. Crahay, E. Farazyn, G. Lemmen, A. Boudry....

Auguste Oleffe's beweegredenen waren niet alleen het exploreren van de kust, maar ook het vinden van wat rust en isolement, samen met zijn vrouw, ver weg van de hoofdstad. Hij werd er vaak opgezocht door zijn vriend kunstschilder Louis Thevenet, die er ook kwam werken. Thevenet kreeg er tegelijk in gemoedelijke sfeer onderricht van Oleffe.

In Nieuwpoort ontstonden marines waarin hij de grootsheid van de zee vastlegde. Hij schilderde er ook de portretten van Louis Thevenet en Johan Frison, telkens tegen de achtergrond van een maritiem landschap: de havengeul met aangemeerde vissersboten.

Met eenzelfde decor schilderde hij enkele monumentale werken met vissers en vissersvrouwen, vuurtorenwachters... Daarin vertolkte hij zijn oprechte en intense sympathie voor de vissersbevolking en hun harde leven, daar waar iemand als Boudry quasi alleen oog had voor het goedmoedige pittoreske.

In "Levensavond" zien we een oude, uitgetelde visser zitten aan de waterkant. Hij staart stil en nog vol heimwee naar de zee en de vissersboten. Naast hem zit zijn moegewerkte vrouw met een kromme rug, voorovergebogen, in slaap gevallen.

Uit "De vissersweduwe" spreekt stil verdriet en onzekerheid voor de toekomst van een vrouw die alleen is komen te staan. Uit "Begravenis te Nieuwpoort" het rouwen om het heengaan van een kind.

Het is voor ons toeschouwers van 1994 niet gemakkelijk schilderijen zoals dat van Oleffe met de Nieuwpoortse vissersvrouw juist in te schatten: De Klederdrachten die toen in dit besloten vissersmilieu nog courant in gebruik waren zijn sedert meerdere decennia uit het straatbeeld verdwenen. Er gaapt een enorme kloof tussen die wereld en de hedendaagse levenswijze.

Het gevaar is dan ook niet denkbeeldig dat die schilderijen al gauw en ten onrechte in de sfeer van "folklore" worden geklasseerd, daar waar dit helemaal niet de bedoeling van de kunstenaar was.

N. Hostyn,
conservator Sted. Musea Oostende

LA MARINE NÉERLANDAISE

OBJECTIFS 2000

Récemment, le Gouvernement des Pays-Bas a diffusé les éléments de sa politique de défense et les priorités qui seront imposées aux Forces Armées dans le nouveau contexte de sécurité.

Pour la Marine Néerlandaise les contraintes, sans être aussi dramatiques que celles imposées à la Force Navale par le Gouvernement Belge, représentent néanmoins de nouvelles orientations dont les conséquences ne seront pas nécessairement négatives.

Les contraintes imposées sont:

- disparition du service national.
- moins de personnel.
- moins de crédits.
- réorientation des missions et des tâches.
- moyens pratiquement inchangés.

Service National

A partir de 1998 le Gouvernement des Pays-Bas envisage de passer au système de volontariat. Le principe du service national reste maintenu, mais les levées ne seront plus appelées.

Cette mesure permet, si la situation internationale se détériore, de faire à nouveau appel au contingent.

Depuis le 1er janvier 1994 le service national a été ramené à 9 mois.

Personnel

En ce qui concerne le personnel, d'ici à l'an 2000 il est prévu une réduction de 25% des effectifs. Afin

de maintenir les unités opérationnelles au niveau de préparation requis pour les tâches à accomplir, ce sont principalement les unités de soutien qui subiront les réductions.

Les effectifs et le niveau opérationnel des fusiliers marins restent inchangés.

Globalement pour les Forces Armées Néerlandaises les réductions ont été sélectives et affectent plus l'Armée de Terre que la Marine et l'Aviation. L'approche est certainement moins aléatoire que les mesures de réductions effectuées en Belgique.

Crédits

Les éléments dont nous disposons ne permettent pas d'évaluer avec précision les réductions apportées aux budgets. Pratiquement l'impact découle des réductions en personnel. A titre indicatif les prévisions budgétaires pour les années à venir s'établissent comme suit.

1994	1995	1996	1997	1998
fl 2612.5	2525.6	2595.6	2691.8	2819.4

Réorientation des missions et tâches

Dans son évaluation de la conjoncture internationale prévisible, le Gouvernement des Pays-Bas estime qu'un conflit militaire avec les pays du bloc de l'Est est improbable. Par contre le danger de conflits régionaux est réel, on en observe et on en a d'ailleurs déjà observé les développements partout dans le monde. (Gol-

fe Persique, Somalie, Rwanda, Yougoslavie, Tahiti....).

Pour préserver la sécurité de l'Alliance, garantir la stabilité internationale et maintenir un ordre mondial, le Gouvernement des Pays-Bas est décidé d'apporter sa contribution et à mettre les moyens nécessaires en oeuvre.

Dans ce contexte, les missions et les tâches que la Marine Néerlandaise devra remplir ne seront pas diminuées mais augmentées.

Pour la Marine, ces nouvelles orientations modifieront le théâtre d'opérations et l'amèneront à se déployer partout dans le monde pour mener des opérations dans un cadre international sous l'égide de l'OTAN, des Nations Unies, l'Union Européenne de Défense, la Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe ou d'autres associations bi-ou multilatérales.

Les opérations associées à la prévention des conflits, à la préservation, au maintien et à la restauration de la paix, les actions humanitaires, l'application de sanctions dans les zones ou pays en agitation nécessiteront une plus grande coopération et l'interopérabilité avec les autres forces armées, navales et aériennes nationales et internationales.

Pour les opérations relatives au contrôle des crises, les unités de la marine devront être déployées rapidement dans les zones critiques et disposer de l'appui logistique nécessaire afin de poursuivre les opérations aussi longtemps que nécessaire.

Face à la diversité des situations critiques, où l'intervention pourrait être requise, et les potentiels militaires des opposants éventuels, la flotte devra pouvoir mener des actions de lutte anti-sous-marine, anti-aérienne, de surface, protection de convois, blocage d'un port ou d'une zone maritime, contrôle d'embargo, débarquement de troupes, reconnaissance discrète et actions offensives si nécessaire, ce qui doit lui conférer un caractère multifonctionnel.

La Flotte

Malgré les réductions en personnel, les moyens à mettre en oeuvre pour couvrir toutes les possibilités énumérées ci-dessus restent sensiblement les mêmes que ceux déployés actuellement avec pour le court terme quelques modernisations et remplacements, c-a-d:

- Deux frégates lance-missiles, Tromp-Deruyter, seront remplacées à la fin de cette décennie par deux frégates de commandement type anti-aérien. Les nouveaux navires font l'objet d'un projet commun avec l'Espagne et l'Allemagne.
- Deux frégates L. De Witte de With-Jacob Van Heemskerk.
- Huit frégates S, classe Kortenaar dont le nombre sera ramené à quatre en 1996.

- Huit frégates M, nouvelle série dont six sont en service. En 1996 les huit frégates seront opérationnelles.
- Deux navires ravitailleurs. Zuiderkruis-Poolster. Le Poolster sera remplacé en 1995 par l'Amsterdam.
- Nouvelle construction en cours, transport amphibie avec appontage pour hélicoptères, capacité de transport d'un bataillon de fusiliers-marins ou une unité de débarquement avec tanks et missiles Patriot. Ce navire pourra également intervenir en cas de catastrophes et servir de navire-hôpital. Unité tout à fait adéquate pour les opérations de l'armée de terre. Mise en service en 1997.
- Quatre sous-marins, classe Walvis. Trois sont en service, le quatrième rejoint la flotte en 1995.
- Deux sous-marins, classe Zwaardvis. Seront déclassés en 1996.
- Un navire Atelier, Mercur. Destiné aux essais de lancement de torpilles (frégates, sous-marins, avions patrouilleurs).
- Treize avions de patrouilles maritimes.
- Vingt deux hélicoptères. Seront remplacés à la fin de la décennie par vingt hélicoptères du type WH90.
- Six dragueurs, classe Dokkum dont deux sont encore en service.
- Quinze chasseurs de Mines, classe Alkmaar. Il est envisagé d'en transformer trois et de les équiper du sys-

tème de dragage Troika. Après cette transformation les dragueurs de la classe Dokkum pourront être rayés, de plus quatre unités s'ajouteront à la flottille des chasseurs de mines.

- Quatre navires de plongées.
- Deux navires de recherches. Buyskens-Blomendal.
- Un navire océanographique. Tyde-man.

Conclusions

On constate qu'en ce qui concerne la marine, le Gouvernement des Pays-Bas, loin de réduire le potentiel de sa flotte en poursuit la modernisation et l'adaptation aux situations nouvelles. Les moyens restent équilibrés aux besoins, le défi sera de maintenir le niveau opérationnel et la disponibilité des unités navales avec des échelons de maintenance à terre sérieusement réduits, situation qui, inmanquablement, se répercutera sur les programmes opérationnels et les rotations de personnel à bord. On ose à peine faire une comparaison avec les réductions imposées à la Force Navale (Personnel moins 50% - navires moins 40%).

Capitaine de Vaisseau(e.r.)
P. Van Damme

Calendrier d'adaptation de la KNM au programme de réduction de la Défense aux Pays-Bas.

	Début de la phase de réduction en 1991	Fin de la phase en 2006	
Frégates			
- Classe TROMP	2	2	
- Classe Jacob van Heemskerke	2	2	
- Classe Kortenaar	10	4	(en 1996 au lieu de 2008)
- Classe Karel Doorman	en construction	8	
Ravitailleurs			
- Poolster- Zuiderkruis	2	2	
Transport amphibie	0	1	
Hélicoptères embarqués	22	20	
Avions de surveillance maritime	13	13	
Sous-marins	6	Walrus 4	(en 1996 au lieu de 2004) (remplaceront les S/M Zwaardvis)
Chasseurs et dragueurs de mines et hydrographes	29	17	(15 MCMV et 2 hydrographes)

MARITIEM PANORAMA

DE HAVEN VAN OOSTENDE IN 1994

Voor de Oostendse haven bracht 1994 eindelijk schot in de concrete realisatie van het renovatieplan. Na ruim 7 jaar palabers in commissievergaderingen startten inderdaad de eerste grote werken in de voorhaven. Daarentegen bracht het 1ste exploitatiejaar van de Oostende-Ramsgatelijn niet het verhoopte resultaat voor RMT. Deze twee markante feiten waren typerend voor het havengebeuren in de Ensorstad tijdens het jaar 1994.

Men zal zich herinneren dat de Vlaamse regering op 28 april 1993 haar principieel akkoord gaf voor de realisatie van het Oostendse havenrenovatieproject. De uiteindelijke beslissing werd inderdaad onderworpen aan twee voorwaarden. Vooreerst moest de stad Oostende een havenmanager aanstellen om de renovatiewerken te superviseren, en vervolgens moest een nieuwe werkgroep zich nog uitspreken over de afmetingen van de geplande 10.000 ton-sluiss.

Aanstelling havencoördinator en goedkeuring nieuwe sluis

Het duurde echter nog anderhalf jaar vooraleer aan beide voorwaarden voldaan werd en de renovatiewerken alzo konden starten. Inderdaad, pas op 1 augustus 1994 trad een havencoördinator in dienst en men moest nog tot 7 september 1994 wachten vooraleer de Vlaamse regering haar definitieve goedkeuring gaf voor de bouw van een 10.000 ton-sluiss met als afmetingen 250 m x 36 m x 30 voet.

De eerste voorwaarde, namelijk het aanstellen van een havenmanager, werd maar gedeeltelijk ingewilligd in die zin dat de stad Oostende slechts een "coördinator" aanduidde. De financiële middelen ontbraken immers om een "manager" te vinden. Deze halfslachtige oplossing vond evenwel genade bij de hogere overheid en zo kon gestart worden met het superviseren van de renovatiewerken en het coördineren van de onderrichtingen uitgaande van de 5 ministeriële departementen die het havencomplex beheren.

De tweede voorwaarde, met name een definitieve beslissing omtrent de nieuwe zeesluis, werd een maand later ingewilligd. De opgerichte werkgroep bracht aan de Vlaamse Executieve een gunstig advies uit voor de bouw van een 10.000 ton-sluiss. De werken zullen in 1996 starten en zo'n 10 jaar in beslag nemen. De kostprijs ervan wordt geraamd op circa BEF 4,5 miljard. Over het nut van deze sluis blijven de controversen evenwel hoog opblaaien in de Ensorstad.

Officiële start van de havenrenovatie

Officieel stond er dus niets meer in de weg voor de concrete start van de renovatiewerken. Hiermee wachtte men niet lang, want bepaalde werken waren al aanbesteed en de nodige kredieten hiertoe vastgelegd. De gemeenteraadsverkiezingen stonden voor de deur en het ogenblik was dan ook bepaald gunstig voor sommige lokale politici om zich in de verf te zetten.

Zo komt het dat op 29 september 1994 de eerste paal werd geheid in aanwezigheid van minister Theo Kelchtermans en tal van prominenten uit de maritieme en politieke wereld. Het ging om de aanleg in de voorhaven van een zwaairom met een diameter van 300 m ten behoeve van de RMT-ferries. Hiervoor moet de Zeewezendoksluis afgebroken worden en 150 meter nieuwe kaaimeuren op peil -8 meter gebouwd worden. Deze laatste werken kosten BEF 152 miljoen.

Na de zogenaamde "Kleine renovatie" van de periode 1989-1994 om de voorhaven aan de "Prins Filip" aan te passen, zijn alzo de grote moderniseringswerken langzaam op dreef gekomen. Dit is beslist het positief evenement van het jaar 1994 in het havengebeuren van de Ensorstad. Voor de verdere ontplooiing van de ro/ro-trafiek in de voorhaven mag dan ook de toekomst optimistisch worden ingeschat.

RMT-perikelen namen geen einde

De tweede markante gebeurtenis van het voorbije jaar is echter allesbehalve positief te noemen. Het betreft de start, op 1 januari 1994, van de RMT-lijn Oostende-Ramsgate, ter vervanging van de legendarische Doverlijn. De nieuwe verbinding wordt in pool uitgebaat met de rederij Sally Line onder de merknaam "Oostende Lines".

Vrij spoedig bleek dit initiatief geen

succes te zijn. Gedurende het eerste kwartaal van 1994 konden de 2 jet-foils niet ingezet worden bij gebrek aan adequate aanlegplaats in Ramsgate, terwijl de 3 ferries op halve ro/ro-capaciteit moesten opereren gezien de dubbeldekbrug aldaar nog niet geplaatst was. Verder hadden veerboten en aanlegsteigers nog met technische defecten af te rekenen, terwijl de infrastructuur in en om de haven van Ramsgate in ellendige toestand bleef.

Dit alles had uiteraard een negatieve weerslag op het toeristische en commerciële ro/ro-verkeer van RMT. Klanten haakten af en de trafiekcijfers slonken zienderogen. Een reactie daarop was het invoeren van toeristische trips aan braderieprijzen, wat de financiële toestand van onze staatsrederij nog verergerde. Daarom ook werd in 1994 meer dan eens aan de alarmbel getrokken en gepleit voor een drastische sanering van de toestand. Eind december was deze rampzalige situatie nog niets veranderd.

Een voorlopige balans voor 1994 is officieel niet gekend. RMT weigert immers haar statistieken mee te delen. Bepaalde bronnen citeren 1,8 miljoen passagiers (-2%) en een terugloop van circa 20% voor de ro/ro-trafiek. Daarentegen deed partner Sally Line het uitstekend met zo'n 95.000 verscheepte vrachteenheden of 7% meer dan in 1993. Ook de handelshaven onder stadsvoogdij haalde gunstige resultaten met ongeveer 3,4 miljoen goederenoverslag, net goed als vorig jaar. Concluderend was 1994 een gunstig jaar voor maritiem Oostende, uitgezonderd wat RMT betreft.

Voor RMT was 1994 een rampjaar

In tegenstelling met wat verwacht was, werd het eerste exploitatiejaar van de nieuwe Oostende-Ramsgatelijn voor RMT beslist geen succes.

Ontelbare klanten zeiden onze staatsrederij vaarwel, de trafiekcijfers slonken dan ook naar een dieptepunt en het financieel verlies beliep BEF 2 miljard. Kortom werd Oostende Lines met partner Sally Line een absoluut fiasco voor RMT.

Op 31 december '93 viel het doek over de Oostende-Doverlijn. De legendarische veerdienst, die over heel Europa bekendheid en succes oogstte sedert 1815, was voor altijd verdwenen. RMT ging vanaf 1 januari 1994 met Sally Line samenwerken op de Oostende-Ramsgatelijn onder de merknaam Oostende Lines. Zowel de nieuwe partner als de nieuwe verbinding moesten voor RMT de lang verwachte heropleving bezorgen in het perspectief van de Chunnelconcurrentie.

Ramsgate ongeschikt voor RMT

Vrij spoedig bleek dat de haven van Ramsgate niet geschikt was voor de bijkomende RMT-trafiek. Er was geen aanlegbrug voor de jetfoils, terwijl de ferries over geen dubbeldekbrug konden beschikken. De eerste drie maanden van 1994 bleven de jetfoils dan ook aan de kaai te Oostende en de drie ferries konden slechts op halve ro/ro-capaciteit varen. Ook tijdens het laatste kwartaal moesten zij met gereduceerde vrachtvolume opereren daar de ontschepingsbrug van Ramsgate defect was.

Voeg daarbij de gebrekkige infrastructuur van de Britse haven op gebied van spoor- en wegenverbindingen met het hinterland. Dat gold zowel voor de doorstroming van de toeristische trafiek als voor die van het commerciële ro/ro-verkeer. Het was dan ook niet te verwonderen dat RMT ontelbare klanten verloor ten voordele van meer efficiënte veerdiensten en dat de trafiekcijfers hierdoor tot een tot nog toe ongeziene dieptepunt slonken.

Ro/ro-vrachttrefiek naar een dieptepunt

De zwaarste slag voor RMT viel op de ro/ro-vrachten. In 1993 werd al een achteruitgang van 13% genoteerd op de Oostende-Doverlijn. Met de verhuis naar Ramsgate werd het er niet beter op: de terugloop zette zich verder door en bereikte -14%. Dit betekent dat RMT in twee jaar tijd één vierde van haar commerciële ro/ro-trafiek verloor.

De gevoelige achteruitgang van de vrachttrefiek op de RMT-ferries steekt schril af tegen de prestaties van partner Sally Line. Op dezelfde verbinding slaagde Sally er inderdaad in zo'n 94.075 vrachteenheden of 7% meer te realiseren in 1994. Noteren we dat de Chunnel geen rol speelde in de teloorgang van de RMT-trafiek. Pas op 22 december '94 werd de tunnel volledig operationeel met de eerste shuttletreinen.

Tabel I		
ro/ro-trafiek	Aantal trailers	Jaar-evolutie
1992	94.632	+1,3%
1993	82.427	-12,7%
1994	70.888	-14,0%

Excursietrips werden troef

Qua toeristisch verkeer kende RMT in 1994 een duidelijke kentering. Om de trafiekcijfers op te krikken werd de "Prins Filip" omgedoopt tot cruiseschip voor Belgische eendagstoeristen. Aan braderieprijzen werden eendagstrips georganiseerd gekoppeld aan een geleid bezoek in het graafschap Kent. Zo kon het verlies aan gewone passagiers grotendeels gecompenseerd worden en bleef de globale achteruitgang beperkt tot 2%.

In feite zal deze strategie niet lang vol

te houden zijn. Financieel bekeken wordt dat inderdaad een ramp voor RMT. In 1993 bedroeg het verlies al bijna BEF 1 miljard en voor 1994 was dat opgelopen tot 2 miljard. Desondanks zet RMT haar prijzenslag voort om te concurreren met de andere kanaaldiensten en blijft de toeristische trafiek zich toespitsen op de excursiemarkt. Quo vadis, RMT?

Tabel II		
Passagiers	Aantal	Jaarevolutie
1992	2.169.798	+13,6%
1993	1.868.244	-13,8%
1994	1.830.879	-2,0%

kan men nagaan a.d.h. van de cijfers betreffende de toeristische voertuigen. Die kregen een vrij zware klap: 16% verlies ten opzichte van 1993. Het is duidelijk dat de gemotoriseerde passagiers hoe langer hoe meer voor kortere vaarroutes kiezen en RMT haar redding moet zoeken met eendagstoeristen. Nu de Shuttle en de Eurostar operationeel zijn, valt het ergste te vrezen voor de komende jaren.

Tabel III		
Toeristische voertuigen	Aantal	Jaarevolutie
1992	299.077	+30,8%
1993	280.477	-6,2%
1994	235.601	-16,0%

ro/ro-trafiek slonk naar een dieptepunt en het klassieke toeristische verkeer kreeg zware klappen. RMT de-gegradeerde tot een excursierederij voor Belgische eendagstoeristen en ging hierdoor financieel aan de grond.

Het zoveelste doorlichtingsbureau is thans bezig met de toestand te analyseren en zal dan ook de gepaste remedies voorstellen. Maar zoals het tot nu toe altijd gebeurde, is het te vrezen dat vakbonden en federale regering de raadgevingen opnieuw in de wind slaan. In dat geval zullen de dagen van RMT geteld zijn.

Een rampzalig jaar

Hoe het in 1994 gesteld was met het klassieke passagiersverkeer

Concluderend is het duidelijk dat het eerste dienstjaar van de Oostende Lines rampzalig was voor RMT. De

H. Rogie

TOPCIJFERS VOOR OOSTENDSE HANDELSHAVEN

Ondanks haar belabberde toestand slaagde de Oostendse handelshaven erin topcijfers te halen in 1994. De eindbalans van de vrachttrafiek bedroeg inderdaad 3.468.537 ton, wat 1,4% meer was dan het vorige jaar.

De winstmarge is evenwel heel wat kleiner dan in 1993 toen een bonus van 13,5% werd genoteerd. Dat jaar had de Oostende-Ramsgate-lijn van Sally Line immers een vooruitgang van liefst 20,4% geboekt, wat de eindcijfers uiteraard gunstig hadden beïnvloed. Ook in 1992 was een forse vooruitgang geboekt, namelijk 22,9%.

Groeiritme ro/ro-verkeer gereduceerd

In 1994 deed Sally Line het minder schitterend. Het groeiritme van

haar ro/ro-trafiek beliep slechts 1,2% wat de vervoerde tonnage betreft. In absolute cijfers was dat 2.033.342 ton. Houdt men nu rekening met het aantal verscheepte vrachteenheden, nl. 94.075, dan bedraagt de winst 6,7%.

In globo ging de ro/ro-vrachtrafiek op de Kanaalroutes met zo'n 5% vooruit in 1994. In absolute cijfers was dat 2 miljoen vrachteenheden. Zeebrugge, Rotterdam en Calais boekten een stijging. Duinkerke en Oostende gingen evenwel achteruit. Weliswaar groeide de Sally-trafiek met 1,2% in Oostende, maar RMT leed er een zwaar verlies van 14%.

Tabel I		
Oostende 1994	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1994/93
ro/ro-goederen	2.033.342 t.	+1,2%
andere l.	4355.195 t.	+1,9%
Totaal	3.468.537 t.	+1,4%

Wanneer men nu het belang van ro/ro-verkeer in de Oostendse handels-haven cijfermatig wil bepalen, stelt men vast dat Sally Line er 58% van de trafiek voor haar rekening nam in 1994. Het jaar voordien had men juist hetzelfde aandeel genoteerd. Dit betekent dat Sally Line haar positie in de handelshaven handhaaft en zelfs toonaangevend blijft in het hele havencomplex.

Inderdaad, sedert 1993 verscheept Sally Line te Oostende meer vrachteenheden dan RMT. Voor 1994, het eerste gezamenlijke exploitatiejaar op de Ramsgatlijn, vervoerden de drie ferries van RMT "slechts" 70.888 vrachteenheden (-14%), tegenover 94.075 (+6,7%) door de twee ro/ro-vrachters van Sally Line. Het verschil was inderdaad bijzonder relevant voor de prestaties van beide rederijen op dezelfde vrachtlijn.

Oostende, haven met ro/ro-toekomst

De ro/ro-vrachttrefiek van Sally Line is dus toonaangevend voor de Oostendse handelshaven. Daarom ook moeten de renovatiewerken geconcentreerd worden op het optimaliseren van het havencomplex ten behoeve van shortsea-trafiek. Oostende zal nooit een industriële functie hebben en de bouw van een 10.000 ton-sluits met dat doeleinde is dan ook overbodig.

De globale omzet van de "industriële" goederen beliep inderdaad slechts 1.435.195 ton in 1994 (zie tabel I), hetzij 42% van de maritieme trafiek. Het gaat bij aanvoer in hoofdzaak om grindprodukten bestemd voor de bouwnijverheid, om stookolie ten behoeve van de zeevisserijvloot, en om chemische meststoffen verwerkt door ondermeer CNO/UCB. Bij afvoer gaat het omzeggens uitsluitend om afgewerkte chemische produkten.

Nu is de toestand zo dat over enkele jaren het CNO/UCB-bedrijf van Oostende zijn deuren zal sluiten en dat de Oostendse visserijvloot fel afgeslankt zal zijn en dus veel minder fuel zal nodig hebben. Alleen de aanvoer van grindprodukten zal stand houden en waarschijnlijk verder expansief blijven zoals dat het geval was in 1994 met een groeivoet van 8,2%

voor 752.520 ton verscheepte vrachten. Meer cijfermateriaal over de evolutie van deze trafieken konden noch havenkapiteindiensten, noch havencoördinator ons meedelen, hoe paradoxaal dit ook moge klinken.

Om te besluiten brengen wij hieronder de globaalcijfers die de Oostendse handelshaven realiseerde in 1994 en leggen wij nogmaals de nadruk op het belang van de ro/ro-vrachttrefiek voor de verdere toekomst van de haven. Zowel de RMT als de stedelijke handelshaven moeten uitgebouwd worden tot volwaardige ro/ro-havens voor shortsea-trafiek, niet alleen op de verbindingen naar Zuid-Engeland, maar ook meer noordwaarts toe tot zelfs naar Skandinavië.

Tabel II		
Oostende 1994	Absolute hoeveelheid	Evolutie 1994/93
Afvoer	1.309.602 t.	+0,7%
Aanvoer	2.158.935 t.	+1,9%
Totaal	3.468.537 t.	+1,4%

H. Rogie

DE HAVEN VAN NIEUWPOORT IN 1994

In de kleine zeehaven van Nieuwpoort hield de commerciële handelstrafiek in 1994 omzeggens gelijke tred met de omzet van het vorige jaar. Daarentegen leed de zeevisserij een gevoelig verlies qua brutobesomming en werd het vlootbestand er gereduceerd tot 21 vaartuigen.

In de handelshaven, daar waar de

trafiek afgestemd is op de aanvoer van zandwinningsprodukten, werd in 1994 globaal 702.877 ton zee-goederenverkeer geboekt. Ten opzichte van het jaar voordien was dat een verlies van slechts 0,8%. Wanneer men echter vergelijkt met het topjaar 1988, was dit een minwaarde van 21%. Toen had Nieuwpoort bijna 1 miljoen zeegoederenverkeer verwerkt.

De aanvoer in 1994 werd in de hand gewerkt door de hoge conjunctuur in de bouwsector en door de aanleg van stormweringen langsheen kwetsbare kuststroken. Stippen we aan dat de 702.877 ton grint- en zandsoorten aangevoerd werden door 700 aanlegbeurten van zeeschepen, hetzij 2 meer dan in 1993. Deze schepen zijn baggerboten van het estuariumtype, die deze grindsoorten in de zuidelijke

Noordzee baggeren om die aan de terminal van de n.v. Nieuwpoortse Handelsmaatschappij te komen lossen.

Deze terminal, vrij rudimentair qua infrastructuur, is gelegen op de rechteroever van de IJzer, recht tegenover de vismijn. Van daaruit worden de grindsoorten per vrachtwagen naar het onmiddellijk hinterland vervoerd. In 1988 werden plannen ontworpen om deze terminal uit te breiden en te moderniseren, maar deze projecten bleven helaas in de mappen steken.

Hoe de aanvoer van deze bouwmaterialen evolueerde tijdens de laatste jaren wordt geresumeerd in tabel I hieronder. Piekjaar was 1988 met de werken aan de E40.

Tabel I		
Jaar	Hoeveelheid	Jaarevolutie
1984	265.978 ton	- 20%
1986	449.027 ton	+ 21%
1988	904.670 ton	+ 65%
1990	670.736 ton	+ 8%
1992	680.551 ton	- 1%
1993	708.646 ton	+ 4%
1994	702.877 ton	- 0,8%

Andere trafiek zijn er in al die jaren niet bijgekomen. Eind januari 1995, vrij recent dus, probeerde men een veetrafiek te laten starten vanuit Groot-Britannië. Het ging om een

doorvoertrafiek van schapen bestemd voor Zuid-Europa. Milieuactivisten hinderen constant zowel het laden als het lossen van het vee, zodat het problematisch wordt of deze trafiek vol te houden is.

Zeevisserij in de problemen

Nieuwpoort is van oudsher gekend om zijn vissershaven. Nochtans leed de zeevisserij zware verliezen in de afgelopen jaren. Aan de basis hiervan ligt het visserijbeleid van de Europese Commissie. Beperkte vangstquota en afslanking van de visserijvloten zijn niet te ontkomen verplichtingen en dat geldt ook voor de andere Vlaamse vissershavens.

Ondanks deze beperkingen kon Nieuwpoort in 1994 zijn aanlandingen van zeeproducten met 9,1% opvoeren tot 1.106 ton. Dit was in hoofdzaak te danken aan de grotere aanvoer van tong. De tongquota werd in 1994 immers tot driemaal toe aangepast door het departement van Landbouw waaronder de zeevisserij ressorteert. Ook had een quotaruil van tong en pladijs plaats met de andere EG-partnerlanden. Zo kon de tongvisserij tot eind december 1994 bedreven worden, wat voor Nieuwpoort bijzonder gunstig uitviel.

Ook de aanvoer van garnalen en haring was in 1994 bijzonder positief te noemen. In vergelijking met het vorige jaar was dat een aangroei van respectievelijk 18% en liefst 710%.

Opmerkelijk is wel dat de gemiddelde garnaalprijs van 147 BEF/Kg tot 158 BEF/Kg steeg in 1994. Deze visserij was dan ook bijzonder lonend.

De grotere aanvoer van tongsoorten had evenwel een negatieve weerslag op de globale brutobesomming. Er was inderdaad een gevoelige prijsdaling te noteren voor deze vissoorten. Ook de prijs van kabeljauw en wijting daalde gevoelig in 1994. Dat varieerde van 25 tot zelfs 35% in minwaarde.

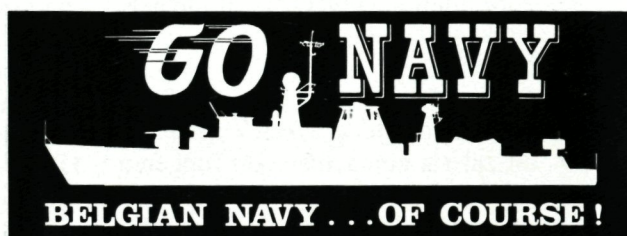
Zo komt het dat de globale brutobesomming van de Nieuwpoortse vloot in 1994 met 14,1% verminderde tot 100,0 miljoen BEF. Dit bedrag werd gerealiseerd door 16 vissersvaartuigen die er in de vismijn kwamen aanleggen. Vijf andere Nieuwpoortse vaartuigen mijnen nooit in de IJzerstad. Dit betekent dat de Nieuwpoortse vloot 21 eenheden telt in totaal, hetzij 2 minder dan in 1993. Samengevat luidt de balans 1994 als volgt:

Tabel II		
Nieuwpoort	Hoeveelheid	Evolutie
Aanvoer	1.106 ton	+ 9,1%
Opbrengst	100 mln BEF	- 14,1%

H. Rogie

ZELFKLEVER

25 BEF
Portkosten 16 BEF



AUTO-COLLANT

25 BEF
Frais de port 16 BEF

MARITIEM OOSTENDE IN DE JAREN 1995-2000

Het havenrenovatieplan van Oostende is sinds medio 1994 in zijn concrete fase getreden. Daarom ook moet aan de realisatie ervan bijzondere aandacht worden geschonken. De vier politieke partijen, die sedert 1 januari 1995 in de Oostendse gemeenteraad de meerderheid vormen, hebben dan ook in hun bestuursakkoord ruime aandacht geschonken aan het maritiem aspect van hun beleid.

De nieuwe ploeg die de belangen van maritiem Oostende behartigt, is samengesteld uit mandatarissen van CVP, SP, VU en OBL. Ze wordt voor één jaar geleid door CVP-burgemeester Goekint, waarna een nieuwe kandidaat zal aangeduid worden door zijn partij.

Tewerkstelling in watergebonden industrieën

Het stimuleren van de werkgelegenheid wordt de eerste zorg van het nieuwe stadsbestuur en daarom moet bijzondere aandacht besteed worden aan de havenrenovatie die een uitbreiding van de industriële tewerkstelling zal bevorderen. Het stadsbestuur is dan ook zinnens de uitvoering van de moderniseringswerken stipt op te volgen. Speciale aandacht verdient de industriële uitbouw van de nieuwe achterhaven. Het nieuwe stadsbestuur zal alles in het werk stellen om hiervoor de financiële steun van het Vlaams Gewest los te krijgen.

Oostende moet immers aantrekkelijk worden voor ondernemingen. De verdere uitbouw van de industrieterreinen zal aangepakt worden, ondermeer die gelegen rond de uit te bouwen achterhaven. Daarom moet prospectie gevoerd worden naar bedrijven die zich in de Ensorstad willen vestigen. Hiervoor moet een ambtenaar aangeduid worden die, in samenwerking met de huidige havencoördinator, voor de economische expansie zal zorgen.

Deze ambtenaar moet ook samenwerken met de GOM West-Vlaanderen en zal als contactpersoon fungeren voor de bedrijven geïnteresseerd in Oostende. Hij zal tevens ervoor zorgen dat alle mogelijke financiering en

subsiëring die Vlaanderen, België of Europa biedt, maximaal wordt geëxploiteerd.

Havenactiviteiten met toeristische functie

De uitbreiding van de toeristische activiteit in Oostende, vooral die gebonden aan de maritieme functie van de stad, wordt ook een belangrijk actiepunt van de nieuwe bewindsploeg. In verband hiermee worden 3 voornamen opties genomen. Vooreerst moet in het raam van de havenrenovatie, naast de traditionele havenactiviteiten, ook plaats komen voor cruissetoerisme.

Voorts moet het huidige Vuurtorendok, dat omzeggens onbenut is, een toeristische functie krijgen. Dit kan gepaard gaan met de uitbating van het Fort Napoleon, in gezamenlijk beheer met de provincie. Tenslotte moet ook de zeevisserij een toeristische troef worden. Dat kan verwezenlijkt worden door het seizoen te openen met activiteiten rond het visserijgebeuren, door de "Trap" verder te moderniseren, door een archief van de zeevisserij open te stellen, en door het zeeaquarium te renoveren en het desnoods op een nieuwe plaats in te planten.

In verband met de visserijsector dient nog aangestipt dat de Oostendse vismijn in openbare handen moet blijven en een verdere renovatie zal krijgen. Het visserijonderwijs, als provinciale instelling, moet in Oostende behouden blijven. De scheepsbouw gespecialiseerd in yachten en vissersvaartuigen is van oudsher een typische Oostendse tewerkstellingspool. De financiële kansen die de erkenning als 5G-gebied bieden, moeten ervoor zorgen dat deze tewerkstelling veilig wordt gesteld.

Vervoersfunctie en haven-personeel

In het raam van de havenrenovatie zal ook aandacht geschonken worden aan de vervoersfunctie. Zo zal aan het Vlaams Gewest gevraagd worden de realisatie van de wegverbinding E40-De Bolle te vervroegen. Ook de openbare bedrijven De Lijn, NMBS en RMT krijgen speciale aandacht. Voor de luchthaven zal men de strikte toepassing eisen van de milieucondiment en meer bepaald de toepassing van de reglementering inzake maximale laadcapaciteit.

Tenslotte wil de nieuwe beleidsploeg in het kader van het nieuwe havendecreet maatregelen treffen met betrekking tot de beheersstructuur van het havencomplex en het daaraan verbonden personeelsstatuut. Deze maatregelen zullen in samenspraak met de havencoördinator en de nieuwe beheersmaatschappij (een publiekrechtelijk nv) voorbereid worden.

Kortom, een heel programma voor de Oostendse bewindslieden van de jaren 1995-2000. De intenties zijn er, maar de realisatie ervan zal beslist een moeilijke klus worden. De haven-

renovatie zal zich minstens uitstrekken over die hele legislatuur en een prioritair punt worden voor de economische expansie van de Ensorstad. Met uitzondering van de recente verkiezingsperiode was het havenbeleid van de lokale verantwoordelijken gekenmerkt door onverschilligheid en immobilisme. Hopelijk gooit de nieuwe ploeg het roer om en gaat ze intensief ijveren voor de maritieme belangen van de stad.

H. Rogie



L F E

**TAPIJEN
VERF
BEHANG
GORDIJNEN
VLOERBEKLEDING
OOK SCHILDERWERKEN**

TOONZAAL OPEN

ALLE DAGEN 10u - 12u

13.30u - 19u

ZA - ZO 10u - 17u

MAANDAG GESLOTEN

WINDMOLENSTRAAT 2

3941 EKSEL

Tel: 011/73.22.39



Les MÉMOIRES de SPOUNTZ chien de marine, mascotte sur les navires de la

(part XI)

Force Navale .

Un copain à mon grand patron qui avait lu le dernier article que j'avais commis dans le Neptunus à propos des navires que les Anglais traitent comme des Ladies et qu'ils mettent au féminin dans leur langue, n'a pas voulu être en reste et nous a fait parvenir ce poulet que je vous sers tout chaud. C'est la définition du marin, trouvée non pas dans un dictionnaire mais au mess des Pilotes de Mer quelque part sur la côte.

The Seaman

Between the innocence of infancy and the recklessness of adultery comes that unique species of humanity known as a Seaman. Seaman can be found in bars, in arguments, in bed, in debt and intoxicated. They are tall, short, fat, thin, dark, fair, but never normal. They hate ship's food, chief engineers, writing letters, sailing on Saturdays

and dry ships. They like receiving mail, pay-off day, nude pin-ups, sympathy, complaining and beer.

A Seaman is Sir Galahad* in a Japanese brothel, a psychoanalyst with "Readers' Digest" on the table, Don Quichote with a Discharge Book, the savior of mankind with his back teeth awash, Valentino with a fiver in his pocket and Democracy personified in a Red Chinese prison cell.

A Seaman's secret ambition is to change places with a shipowner for just one trip, to own a brewery and to be loved by everyone in the world. A Seaman is a provider in war and a parasite in peace. No-one is subject to so much abuse, wrongly accused so often and misunderstood by so many as a Seaman. He has the patience of Job, the honesty of a fool and a heaven-sent ability to laugh at himself.

When he returns home from a long voyage of suspense excitement and longing as he walks through the door

with the magic words on his lips: "Have you got the beer in then?"

Si vous vous reconnaissez là de dans, eh! bien, tant pis ... Les Pilotes de Mer ou de Rivière sont, vous le savez, des marins chevronnés; il ont beaucoup d'années de mer dans les bottes, et tous les plus hauts diplômes de la profession. Ils montent à bord des navires qui vont embouquer des passes difficiles ou re-



... beaucoup d'années de mer dans leurs bottes

*Sir Galahad: chevalier de la Table Ronde, fils de Lancelot.

monter des fleuves, afin d'aider le capitaine, très soulagé par leur présence, leur science et leurs connaissances locales, à mener son navire à bon port et à temps.

J'en ai connu quelques uns. C'était à l'époque où la Force Navale avait tant de navires et si peu de personnel qu'elle avait dû en mettre un certain nombre en conserve. Ils appelaient cela la "coconisation". Enfermés hermétiquement dans des emballages-cadeaux, les dragueurs en grande réserve étaient rassemblés dans les bassins de la Base de Réserve de Nieuport, une jolie Base sise dans les dunes derrière le phare de Nieuwpoort (Fl 3 red. 10 sec). Base construite tout spécialement pour, mais qui servait aussi de Centre de Formation Nautique des recrues. Cette Base est abandonnée maintenant aux lapins qui n'ont pas encore la myxomatose et aux Kakis de la Caserne d'artillerie d'à côté qui vont s'y cacher pour éviter les corvées. Fermée, dis-je, par économie (c'est comme cela qu'on appelle à la Défense Nationale, le gaspillage engendré par les mesures de restrictions budgétaires!).

A cette époque d'autres dragueurs de mines se trouvaient en première réserve à Zeebrugge, décommissionnés, sans équipages et entretenus sous une pluie perpétuelle de poussière de charbon vomie à intervalles réguliers par l'usine de coke, située au vent à elle, par des équipes volantes de personnel logé dans des baraques en bois, vestiges de cantonnements de la Werhmacht.

Comme ces navires devaient de temps à autre passer en cale-sèche pour un grand entretien, on rassemblait un équipage assez réduit et on les amenait un par un à Anvers, aux chartiers Murdock ou Cockerill ou Mercantile ou Beliard, à tour de rôle. Le même équipage resservait à chaque fois, à l'aller comme au retour. J'embar-

quais alors avec quelques bons copains bienveillants, et j'ai ainsi "fait" l'Escaut un bon nombre de fois.

Un jour que pour la Xème fois nous prenions notre pilote à Flessingue, celui-ci qui, par les hasards des tours de service, reprenait pour la seconde fois dans la même semaine, un autre dragueur belge à destination d'Anvers, dévisagea, interloqué, le Commandant du dragueur, forcément le même que les autres fois, il fit : "mais alors... ça va si mal que ça ... il n'y a plus d'autres officiers à la Force Navale??"

Des petits futés au Pilotage, je ne vous dis que ça!

Un pilote un jour embarqua sur un navire-transport de bétail à destination d'Anvers; le capitaine, un Hollandais oublieux des bons usages, descendit de la passerelle sans avoir offert à boire à notre pilote. Après un bon bout de temps, ne voyant toujours rien venir, le pilote se pencha vers les étables d'où sortaient de-ci de-là une tête de belle et brave vache, et de sa plus belle voix notre pilote fut : Meû... Meû... Meû! Une vache fort étonnée lui répondit bientôt Meû... Meû... Meû? et bientôt de toute l'étable jaillit un concert de beuglements qui fit accourir le capitaine à la passerelle.

Eh bien! Pilote que faites vous là? - Moi, capitaine, mais je converse avec les vaches! - Ah! dit le capitaine et que vous disent-elles? - Elles disent, répondit le Pilote, qu'il fait soif sur le bateau, et moi, je leur réponds : moi aussi!

Le capitaine comprit et s'en alla chercher sa bouteille de Bols, pour le Pilote - qui - parlait-aux-vaches!

A ce propos, vous savez comment on apprend à reconnaître le pavillon de signalisation "H" je demande un pilote"? C'est facile, car il ressemble au pilote : il est blanc et rouge et le pilote a une casquette blanche et un nez rouge.

Les pilotes parlent aussi toutes les

langues de la terre : "Stir a wite Huset" en Suédois : Gouvernez sur la maison blanche... Pour le russe c'est moins évident ... quoique... Un jour qu'un de nos pilotes tentait de savoir d'un capitaine d'un cargo de l'ex-URSS, de quel côté, Est ou Ouest, était la déviation de son compas, un petit homme surgit soudain à la passerelle furieux : "Pilot don't talk politiek!!" aboya-t-il; c'était le commissaire politique qui avait compris qu'on parlait de déviation vers l'Ouest.....

Grand coup de chapeau en passant pour le Pilotage qui fait un métier bien difficile, à grandes responsabilités, ayant à faire face à des situations toujours inattendues, par tous les temps, de nuit comme de jour, et non sans dangers ... oui, oui : escaladez un peu une échelle de pilote pendant à flanc d'un navire haut de trois étages à un âge où la plupart d'entre nous sont casés dans des bureaux bien chauffés! Regardez - les hélitreuillés à bord de navires aux ponts surchargés ou encombrés. Des marins, de vrais marins, modestes et toujours présents, beau temps - mauvais temps, gardant envers et contre tout, un esprit de devoir, éclairé souvent d'un zeste d'humour bien sympathique.

Mais revenons à la Force Navale. En ce temps-là, une violente tempête, s'abattit sur la Mer de Nord provoquant d'immenses inondations des terres basses de Flandre, de Zélande et de Hollande. Le vent avait soufflé avec force depuis huit jours du NNW en plein sur la côte, gonflant la mer dans des proportions inusitées. Depuis plusieurs jours, aux basses mers, les eaux restaient au niveau des demi-marées et, à marée haute, elles atteignaient des hauteurs jamais égalées. Dans le port de pêche, l'eau rasait les bords des quais et les bateaux semblaient immenses, leurs coques émergeant plus haut que les quais et ils étaient agités de soubresauts sauva-

ges. Les marins s'affairaient à les en écarter, luttant contre le vent déchaîné, chargé d'embruns et de pluie glacée. Puis, dans la nuit du 2 février, (c'était en 1953), à marée haute, la mer passa par dessus les quais et se mit à dévaler les rues en pente de la ville basse. Sur la digue de mer qui forme la promenade surplombant les plages, les vagues se mirent à déferler, puis vinrent à se briser sur le bas des immeubles de l'autre côté de la rue comme si la digue n'avait jamais existé, brisant les vitres des fenêtres basses des immeubles, et là où les rampes s'ouvrent vers la ville entre les pâtés de maisons, la mer s'engouffra et dévala vague après vague, noyant les voitures qui y stationnaient ou les emportant dans leurs flôts vers le bas de la rue. Le grand boulevard qui sinue en contre-bas de la digue ne fut bientôt plus qu'un fleuve remplissant les caves des habitations. En deux heures de temps, la vieille ville, plongée dans une obscurité profonde n'était plus qu'un lac. Hors de la ville, les vagues poussées par le vent violent rongeaient le bas des dunes dont le sable s'écroulait par pans entiers. De grands abris de béton, édifiés par l'armée allemande pour la défense de la côte, perdaient leurs assises et s'écroulaient dans la mer. Toutes les villes côtières subirent le même sort et, en une nuit, furent transformées en cités lacustres. Ici et là, où les dunes étaient minces et basses, la mer s'engouffrait dans le plat pays des polders, inondant les prairies et noyant les fermes.

Au large, l'Algérine LECOINTE, qui revenait de mission, s'était mise à la cape et étalait avec beaucoup de mal, la mer aux vagues déferlantes et aux creux profonds et courts.

A terre, les secours étaient débordés, toutes les barques disponibles sillonnaient les rues évacuant les gens surpris dans leur sommeil. Au petit jour on put voir combien la situation était catastrophique. La ville était recou-

verte d'une eau sale où flottaient dans des nappes de mazout vomi par les cuves des chaufferies des immeubles, des débris de toutes sortes. Après avoir sauvé les gens partout où cela était nécessaire, les services publics, pompiers, Police et Croix-Rouge s'affairaient à porter leurs secours. La Force Navale et l'armée de terre, partout où elles étaient présentes, se portaient vers les points faibles où, à la prochaine marée haute, la mer reviendrait en force pour suivre son oeuvre de démolition. Tous les hommes disponibles étaient amenés sur place et remplissaient des sacs de sable et les empilaient en barrages contre les eaux montantes. Sans relâche et sans relève, mangeant et buvant sur place ce que les camions de ménage pouvaient leur apporter, dans le vent, la pluie et le froid, une armée d'hommes se battaient contre les éléments déchaînés, élevant des barrières de sacs partout où la mer était passée. Une des rampes à Ostende s'était ouverte en un grand trou, les pavés emportés au feu de Dieu. Un camion militaire, roulant sur la digue, s'effondra avec le tablier de la digue qui céda sous son passage dans un vide que la mer y avait creusé.

Tout le monde était sur les dents: il s'agissait de faire vite; dans quelques



Place Marie-José (Ostende)

heures tout pouvait recommencer.....

Mais il n'y avait pas que le littoral qui avait souffert de la tempête et de la montée des eaux. Loin dans les terres, l'Escaut était sorti de ses berges et avait inondé d'énormes porti-

ons de terres basses.

L'Algérine VAN HAVERBEKE se trouvait alors en réparation (en "re-fit" comme on disait alors) aux chantiers Beauval à Gand.

Dans une grande agitation, une équipe s'appêtait à partir vers les brèches de l'Escaut, dans la région de Termonde, réquisitionnée en renfort par la Province. Un camion vint prendre les marins, équipés de bottes, de salopettes et revêtus de leurs grands oilskin's noirs. Le Premier Lieutenant en avait pris le commandement; je décidai de l'accompagner. C'était un grand jeune-homme sage à l'époque, un Enseigne de vaisseau, celui-là même qui est devenu par la suite mon frégaton adoptif, mon traducteur bénévole, mon nègre dévoué.

En route ! Et premier arrêt à Termonde, à la caserne. Le Number-One demande à voir le Commandant de Place; un planton méfiant frappe à la porte d'un bureau et annonce : "Me Majoor, ter is hier een schipper voor U!" Il entre, un gros petit major le reçoit, il se présente, explique qu'il est envoyé avec un détachement de la Force Navale par la Province et se met à ses ordres. Le Major lui montre sur une carte d'Etat-Major l'emplacement des berges endommagées de l'Escaut et lui indique la berge rompue de Grembergen où il devra amener son détachement en renfort de l'armée et de la Force Aérienne déjà sur place. Puis il regarde de plus près cet officier de marine revêtu d'un noir oilskin, sans grades ni galons et lui demande : "Mais quel grade as-tu?" "Enseigne de vaisseau" répond mon Number-One un peu interloqué par ce tutoiement peu usité à la Marine, où l'on se vouvoye et où, comme à la Navy, on évite les familiarités - on ne se serre pas la main à chaque rencontre par exemple -, un "How-do-you-do", suffit lorsqu'on fait connaissance. A Londres pendant la guerre les "shake hands" continuels des Belges et des Français ont tou-



... een Schipper voort !

jours amusé les Anglais; l'on dit même qu'ils se disaient entre eux : never say to a Belgian, "how do you do" : He might answer! - Le Number One explique que "Enseigne" équivant au Lieutenant deux étoiles à l'armée de terre. Le Major lui demande encore de quand date sa nomination, puis consulte des papiers et conclut par : "Donc tu seras sur place le plus ancien, tu prendras donc le commandement. Installe-toi à Grembergen, demande un local à l'administration communale, organise-toi un P.C. et une permanence et tiens-moi au courant". Mon Lieutenant répondit "Mais mon Major, tu ne crois pas que je devrais plutôt être sur la brèche pour diriger les hommes?". Le Major interloqué à son tour lui dit "Tu es Flamand toi?" "non" dit l'autre, "Mais alors, pourquoi me dites-vous : tu?" "Eh bien, parce que vous aussi vous me dites : tu, alors j'ai cru que c'était l'usage à l'Armée!" Le Major lui jeta un regard noir et lui dit d'arranger les choses sur place au vu de la situation, de le tenir au courant et il lui offrit un Porto qu'il tira d'une bouteille de dessous son bureau, bouteille noire sans étiquette et munie d'un bec verseur comme en avaient les bouteilles d'encre dans les écoles, autrefois, et lui souhaite bonne chance.

Il faisait déjà nuit noire lorsque le Number-One, après avoir installé ses hommes pour la nuit dans une salle

de classe de l'école communale, sur de la paille hâtivement répandue entre les bancs repoussés contre les murs, se présenta à la porte du Couvent des Soeurs, où le secrétaire communal lui avait réservé un logement.

Une petite soeur portière ouvrit le guichet et dévisagea avec méfiance notre officier de marine, puis lui dit d'attendre, qu'elle allait chercher la mère supérieure. "Moederoverste" arriva alors, accueillit notre Number-One et le conduisit dans le grand parloir où les bonnes soeurs avaient monté un lit de camp auprès de la statue de St Joseph entourée de palmiers. Le Lieutenant se déclara très satisfait, remercia beaucoup, s'excusa de l'ennui qu'il leur causait, assura qu'il ne les dérangerait pas pendant la journée, qu'il ne viendrait que le soir pour dormir et qu'on espérait qu'on viendrait rapidement à bout de la brèche de l'Escaut et que l'inconvénient que leur causait sa présence ne durerait pas plus de quelques jours et patati et patata. Zeer beleefd den ouwe! Fort tôt matin, un petit coup discret à la porte du grand parloir annonça au Lieutenant que le petit déjeuner lui était servi et une petite soeur silencieuse le conduisit dans le grand réfectoire vide, où à un bout de table une énorme pile de tartines et un bol de café fumant étaient préparés pour lui; la petite soeur disparut sans bruit comme elle était venue. Déjeuner avalé à la hâte, la petite soeur réapparut au simple bruit de la chaise reculée et le conduisit jusqu'à la porte du Couvent.

Sur la brèche, le Number-One installa les marins en renfort de l'équipe de terrassiers occupés à assembler un matelas de fascines piqué de pieux dans le fond de la brèche. Il mit les fantassins à remplir les sacs de sable, les "Vanderlandjes" comme on les appelait dans les tranchées de l'Yser en 14-18, et les aviateurs à édifier les piles de sacs pleins en bordure de la brèche prêts à être empilés

sur le lit de fascines lorsqu'il serait bien fixé par les pieux et recouvert de lourdes pierres.

La marée remonta bientôt, chassant nos travailleurs et noya leur ouvrage. Allons, ce ne sera pas pour aujourd'hui qu'on en viendra à bout! On continua à remplir des sacs de sable et à coltiner des pieux et des pierres amenés par une barge et ce n'est qu'à la tombée de la nuit que les militaires regagnèrent leur cantonnement et le Number-One son Couvent.

Les bonnes soeurs avaient fait son lit, vidé sa valise, rangé ses vêtements sur une chaise, rempli la cruche, lavé son bassin de porcelaine et le portesavon, installé une petite table de chevet et y avaient monté une lampe: elles y avaient aussi disposé bien en évidence le livre qu'il avait emporté : un bouquin sérieux sur la Religion Catholique. - Je vous l'avais bien dit que c'était à l'époque un jeune-homme sage!

La bonne soeur qui l'avait accompagné accepta ses remerciements avec un doux sourire, puis lui dit : "La Mère Supérieure est à la chapelle et s'excuse de ne pouvoir vous accueillir ce soir, mais elle demande si vous ne pourriez pas avant de partir demain matin, recevoir la confession des soeurs et leur dire la messe, parce que notre aumônier est malade et ne peut pas venir"

Surpris, notre ami expliqua qu'il n'était pas aumônier mais un simple officier de marine, que son uniforme au col blanc sous son oilskin noir leur avait peut-être fait penser qu'il était un prêtre, qu'il regrettait beaucoup de les décevoir mais

Les copains à qui il raconta cette histoire, bien plus tard, ne le crurent pas, car ils le croyaient assez loustic pour aller s'asseoir au confessional, ce qu'ils auraient fait sans doute à sa place.

Le lendemain, sur la brèche, nous reçûmes la visite d'un quarteron d'officiers supérieurs venant s'en-



.... ce qu'ils auraient fait sans doute

quérir de l'avancement des travaux qui allaient bon train. La brèche se comblait maintenant à une cadence accélérée, les hommes de métier savaient y faire; on battait des pieux et on empilait des sacs de sable apportés par une chaîne ininterrompue de bras et d'hommes serrés au coude à coude, lourd travail qui cassait les reins de nos militaires.

Le quarteron se montra indigné lorsqu'il apprit qu'on n'avait pas servi de café chaud à ces braves gens pour leur petit dix heures.

Un Scrongneugneu émit le reproche que ce petit Lieutenant de marine ne semblait pas se soucier du confort de ses hommes Celui-ci pensa que le confort des pauvres fermiers inondés et que le bétail dans l'eau jusqu'au ventre méritait bien qu'on n'arrêtât pas un instant pendant le peu de temps dont on disposait aux alentours de la marée basse, mais ne leur dit pas. En l'on continua en toute

hâte, afin d'en avoir terminé avant que l'eau ne remonte. Ce soir là, tout fut terminé. On eut la satisfaction d'apprendre, plus tard, que ce fut là la première brèche colmatée de tout l'Escaut.

Le Number-One regagna son Couvent et lorsqu'il prit congé de la Mère Supérieure, celle-ci lui dit combien elle avait été heureuse de constater qu'après tout, les militaires étaient des hommes comme les autres.

Les loustics de copains de mon bon maître conclurent que la bonne Mère avait dû regarder par le trou de la serrure!

Pendant ce temps-là, à la côte, la tempête s'étant un peu calmée, les dragueurs de mines, sous le commandement du Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Marcel Steen, avaient pris la mer pour se rendre en Zélande où la situation était encore bien plus dramatique que chez nous, car tout était

sous eau. La navigation était des plus périlleuse, car toutes les bouées de balisage avaient rompu leurs chaînes ou s'étaient déplacées. Il restait heureusement assez d'épaves de navires coulés pendant la guerre, dont les mâts dépassaient encore le niveau de l'eau, pour servir de points de repère. Nos navires arrivèrent sans encombre et prirent part au sauvetage. Et, grande première dans l'histoire de notre Marine, la reine des Pays-Bas octroya aux marins belges, en reconnaissance des services rendus, quelques croix dans l'ordre d'Orange-Nassau.

Le Kamina servit d'hôpital et de centre d'accueil des réfugiés. Bref, nos marins se montrèrent partout à la hauteur de leur tâche et ne firent pas mentir l'adage : "Dans la Marine, n'importe qui était bon à n'importe quoi, peut être mis n'importe quand, n'importe où!"

Voilà, voilà, voilà C'est que cela ne nous rajeunit pas de remuer tous ces souvenirs; enfin, comme disait l'autre : vieillir c'est encore le seul moyen qu'on ait trouvé pour ne pas mourir jeune! "Bon chien chasse de race", disait mon grand-père; les jeunes marins d'aujourd'hui sont aussi castards que les jeunes de mon temps et ils n'ont pas plus froid aux yeux qu'eux. Il y aura bien un de mes descendants qui racontera ce qu'ils ont fait, eux, dans la guerre du Golfe, en Abyssinie, dans la guerre du Koweït, et en Adriatique. C'est qu'ils ont des campagnes derrière le dos, ces bougres là! Chapeau les gars, et vive la Marine!

Spoontz

BNS GODETIA NAAR ZUID-AFRIKA

Op 6 februari, om 10.00h, gooide de GODETIA zijn trossen los voor wat wel een unieke reis mag genoemd worden. Onder bevel van KVK J.P. Hosdain begonnen 68 bemanningsleden, 48 studenten en 2 kapiteins-instructeur van de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen (HZA), aan een 53-dagen durende kruisvaart naar Zuid-Afrika.

De opdracht waarmee de GODETIA naar Zuid-Afrika vertrok is tweevoudig. Ten eerste heeft het bezoek aan Kaapstad een politieke en diplomatieke reden. Dit bezoek is het gevolg van de afschaffing van de apartheid en de opheffing van de embargo's die daarmee verband hielden.

Door de politieke ommekeer in het land en de diepgaande hervormingen werden vele van de economische sancties en embargo's opgeheven. Zuid-Afrika geeft de indruk voor een periode van politieke stabiliteit te staan ondanks de grote economische en sociale moeilijkheden en de politieke meningsverschillen. Desalniettemin is er bij de leiders van het land de wil aanwezig een politiek van stabiliteit te voeren waarbinnen het nationale herstelprogramma kan uitgevoerd worden. De politieke evolutie van Zuid-Afrika heeft er nu toe geleid dat het zijn betrekkingen met andere landen, waaronder ook België, verbeterde. Zoals bij het bezoek van Prins Filip en de ministers Vandenbroecke en Urbain, kan het bezoek van de GODETIA dan ook beschouwd worden als een mijlpaal in de relaties tussen België met Zuid-Afrika.

Deze reis naar Kaapstad geldt tevens als tegenbezoek op het aanleggen van de SAS DRAKENSBERG, het logistieke steunschip van de Zuid-Afrikaanse marine, te Zeebrugge van 4 tot 6 juli 1994.

De GODETIA vervult als het ware



SAS DRAKENSBERG (South Afrika) (Foto G. Toremans)

een Public Relations dienst voor de Belgische Staat door het vertonen van de Belgische driekleur overzee (= in het Zeemachtjargon: "showing the flag").

Het dateert van 1975 dat er nog een schip van onze Zeemacht nog naar Zuid-Afrika ging, nl. de ZINNIA. Voordien was het al van 1965 geleden, met de KAMINA.

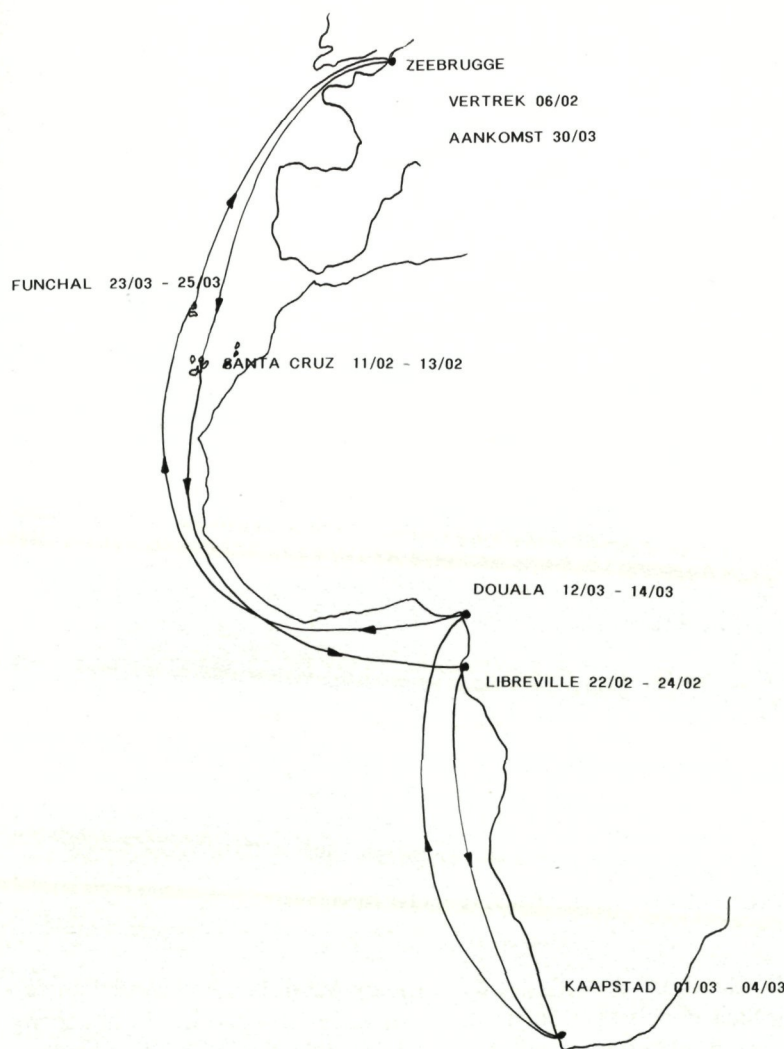
De tweede opdracht is het trainen van de kadetten tijdens dewelke zij dan hun theoretische vorming in praktijk kunnen zetten, in het bijzonder daar waar het de kust- en hoogzeenavigatie, brandbestrijdingsoefeningen, manoeuvreren, enz. betreft. Voor de kadetten van de HZA is het tevens de eerste kennismaking met de zee.

De GODETIA, in dienst genomen op 3 juni 1966, was het eerste Belgische oorlogsschip dat volledig in België ontworpen en gebouwd werd en het tweede schip met deze naam. De eerste GODETIA was een Flower-class korvet van de RN dat

tijdens WOII bemand werd door een volledig Belgische bemanning (Belgian Section of the Royal Navy). De indienstname van de GODETIA viel ook samen met de 20e verjaardag van onze Zeemacht. Het schip is 91.3m lang, 14 breed, heeft een diepgang van 3.5m, een waterverplaatsing van 2260 ton en heeft een actieradius van +/-6000nm aan 15kn, of +/- 8700 nm aan 12 kn. Het schip beschikt over stabilisatietanks voor lage snelheden en is uitgerust met een wetenschappelijk labo, een tandarts kabinet, een operatiezaal en een helikopter platform.

Haar primaire taak bestaat er in logistieke ondersteuning te geven aan mijnenvegers en mijnenjagers en als MCM-kommandoschip te dienen tijdens NATO- en andere oefeningen. De GODETIA is in staat om, samen met deze mijnbestrijdingseenheden, een autonome operationele groep te vormen. Het schip kan tevens ingezet worden bij de controle en bescherming van de Belgische vizones, bij

ZUID-AFRIKAREIS BNS GODETIA



het verlenen van technische en medische bijstand aan de vissers en kan het fungeren als opleidingsschip voor de eerstejaars-kadetten van de HZA. Normaal bestaat de bemanning uit 10 officieren, 20 onderofficieren en 55 matrozen.

Voor deze reis werden echter 12 vaste bemanningsleden thuisgelaten, die evenwel het schip vervoegden in Kaapstad. De eerstejaarsstudenten (in totaal 100) werden in twee groepen verdeeld. Een eerste groep van 48 maakte de reis mee van Zeebrugge naar Kaapstad, de tweede groep van 51 kadetten ging op 2 maart aan boord om met het schip terug te varen naar Zeebrugge. Bij de 48 leerlingen waren er ook 6 meisjes.

Daar de GODETIA niet berekend is op het aan boord nemen van zoveel vrouwelijke bemanningsleden, werden zij ondergebracht in de zieken-

boeg. Hier konden zij over hun eigen sanitair en douches beschikken. Bij de heenreis werd aangelegd te Santa Cruz (Canarische Eilanden) van 11 tot 13 februari en te Libreville (Gabon) van 22 februari tot 24 februari, vooraleer Kaapstad binnen te lopen op 1 maart. De 48 kadetten werden hier afgelost door de tweede groep die vanop het militaire vliegveld van Melsbroek (Brussel) vertrok met een Boeing 737 van de Belgische Krijgsmacht. Op 3 maart keerde de eerste groep met het vliegtuig terug naar België. De tweede groep vertrok dan met de GODETIA vanuit Kaapstad op 4 maart. Op de terugreis werd afgemeerd in Douala (Cameroun) van 12 tot 14 maart en te Funchal (Madeira) van 23 tot 25 maart, vooraleer terug de thuishaven Zeebrugge binnen te lopen op 30 maart.

Deze reis kadert in een conventie die midden jaren 70-ig gesloten werd tussen de Zeemacht en de Hogere Zeevaartschool Antwerpen. Op 9 januari 1976 werd te Brussel een overeenkomst ondertekend tussen het Ministerie van Landsverdediging en het toenmalige Ministerie van het Zeewezen, waarbij de Zeemacht de praktische opleiding op zee zou verzekeren van de leerling-officieren ter lange omvaart. Jaarlijks werden een aantal plaatsen aan boord van de logistieke steunschepen van de Zeemacht ter beschikking gesteld voor 2 kruisvaarten per jaar (elk met een maximale duur van 6 weken).

De eerste reis, met de GODETIA, vond al plaats in januari 1976 en ging naar Genua met 52 kadetten aspirant-officieren ter lange omvaart en 3 kapiteins-onderrichter. De tweede groep, bestaande uit 51 leerlingen en 3 onderrichters, verliet Oostende op 20 februari.

In deze conventie werd ook overeengekomen dat de kadetten hun opleiding in brandbestrijding zouden volgen aan de NBCD-/Brandbestrijdingsschool van de Zeemacht te Rijkveld/Oedelem, nabij Brugge. In de daaropvolgende jaren scheepden de kadetten jaarlijks in aan boord van de GODETIA of ZINNIA. Maar tijdens de tweede reis van 1979 werden 35 kadetten ingescheept aan boord van 2 MSO's: VAN HAVERBEKE en de ARTEVELDE (de elektro-motoren van de GODETIA hadden het de eerste reis laten afweten).

Beide MSO's verlieten Oostende op 25 februari en legden aan te Lorient en Lissabon. Na het havenbezoek aan Lissabon (9/3 tot 12/03) werden beide schepen ingezet als visserijwacht-schip in de Ierse Zee waar zij nog afmeerden te Falmouth en Cardiff, vooraleer hun thuishaven terug binnen te lopen op 30 maart.

Eind jaren 80-ig volgde dan een periode tijdens dewelke de kadetten nog enkel inscheepten aan boord van de Cdt. FOURCAULT. Maar de overeenkomst van 1976 tussen de Vlaamse Minister van Onderwijs en Ambtenaren zaken en het Ministerie van Landsverdediging werd herzien

in 1993. Vroeger afhankelijk van het Ministerie van Verkeer, ging de school over van het Federale Ministerie van Verkeer naar de Vlaamse Gemeenschap.

Een nieuwe periode werd ingeleid door deze ondertekening in 1993 tussen de Belgische Staat en de Vlaamse Gemeenschap waarbij de Zeemacht opnieuw zou bijdragen aan de opleiding aan wal en op zee van de studenten van de zeevaartschool.

Divisieadmiraal DEWILDE is een van de grondleggers van deze nieuwe conventie en Divisieadmiraal Willy HERTELEER, Stafchef van de Zeemacht, staat ook volledig achter deze conventie. Admiraal HERTELEER is namelijk zelf ook afgestudeerd aan de HZA en men mag dus gerust stellen dat hij (en ondermeer ook KVK Hosdain) wandelende propaganda is voor de goede samenwerking tussen beide instanties.* De HZA komt tussen in de werkingskosten van het schip, door het betalen van een deel van de dagelijkse exploitatiekosten plus een dagprijs voor het verblijf van de kadetten aan boord.

Sinds 1993 hebben de kadetten al 3 kruisvaarten aan boord van de fregatten gemaakt en 1 met de GODETIA. In juli 1992 gingen de studenten aan boord van het fregat BNS WANDELAAR voor een reis naar St.Petersburg samen met de BNS MYOSOTIS en BNS PRIMULA. Dit was ook al een unieke reis want het was voor het eerst in 50 jaar dat een schip van de Zeemacht een Russische haven aan deed. Tot dan waren de normale bestemming voor de reizen van de studenten van de HZA de Middellandse Zee en de kusten van de Atlantische Oceaan (Portugal, Spanje).

De overeenkomst tussen Zeemacht en HZA loopt door tenzij een van beide partijen deze opzegt.

Tijdens de persconferentie van 6 februari verklaarde Kapitein SMET, Directeur van de HZA, dat zijn school zeer blij is met deze samenwerking. De Zeevaartschool

heeft zelf namelijk geen opleidingschip meer. Vroeger hadden zij nog een eigen schoolschip, de Cdt. FOURCAULT, een gewezen loodsboot gebouwd in 1937, een met water- verplaatsing van 496 ton, 48m lang, 8,18m breed en een vaste bemanning van 15. Het werd voor het eerst als schoolschip van de Zeevaartschool gebruikt op 22 oktober 1962. Gedurende het schooljaar werd de Cdt. FOURCAULT ingezet om tijdens de weekends (van vrijdag 16.00h tot zaterdag 16.00h) groepjes van 8 kadetten hun nautische vorming te geven in kustnavigatie. De korte reizen gingen van de Belgische kust naar Duinkerken om dan over te steken naar Dover. Vandaar werd dan de Engelse kust gevolgd tot Ramsgate, waarna het Kanaal terug overgestoken werd om via Vlissingen terug naar Oostende te varen. De periodes dat de eerstejaarsstudenten dan hun amarinerageizen met de GODETIA of ZINNIA maakten, werden de zittenblijvers ingescheept voor veertiendaagse reizen naar London, Hamburg of Franse havens langs de Atlantische kust.

De Cdt. FOURCAULT werd echter in 1991 uit de vaart genomen, want

volgens de toenmalige minister van Verkeer waren de kosten voor het in vaart houden van het schip te hoog.

Voordelen bij deze conventie voor de koopvaardij liggen in de eerste plaats op het economisch vlak, maar ook op het professionele vlak, nl. met de hulp die de kadetten krijgen van het Zeemachtpersoneel. Maar ook de Zeemacht heeft baat bij deze samenwerking. Elk jaar zijn er namelijk ook enkele van hun leerling-officieren die een 3-jaar durende opleiding aan de HZA krijgen alvorens hun carrière binnen de Zeemacht verder uit te bouwen.

Het is natuurlijk zo dat de GODETIA een militair schip is en bijgevolg ook over geen laadkranen, containers en ander scheepstuig beschikt die aan boord gevonden worden op koopvaardij schepen. Doch indien de HZA zelf een schoolschip zou willen waarop men alle mogelijke activiteiten vindt als die aan boord van een koopvaardij schip zou men er een tiental moeten hebben, gaande van tanker, OBO, RoRo, ferry tot Containerschip.

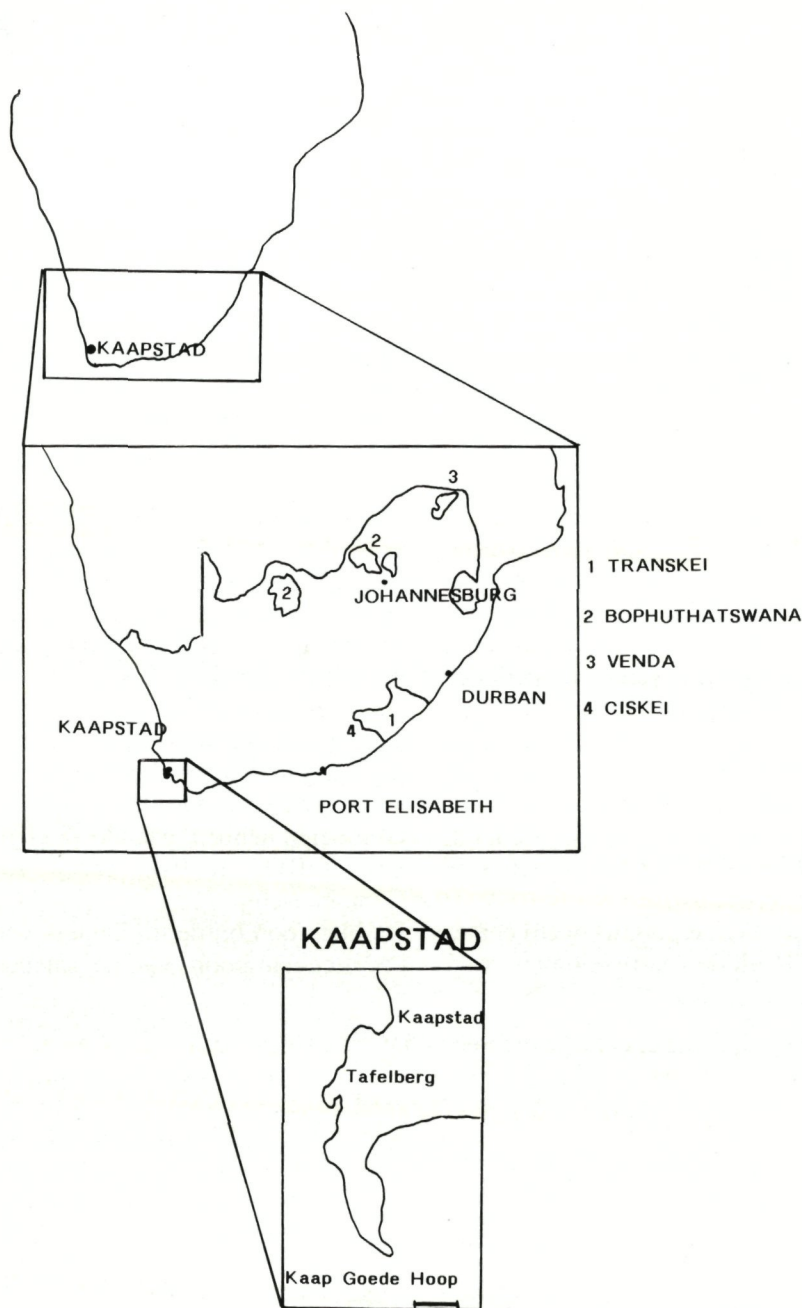
De klemtoon bij de inscheping van kadetten aan boord van de schepen



BNS Godetia (België) (Foto G. Toremans)

* Sinds 1963 hielp de Zeemacht al bij de vorming van de deko-officieren en officier-werktuigkundigen van de koopvaardij. Vanaf dat jaar organiseerde de Zeemacht namelijk stages van 3 maanden in de Nautische School van Nieuwpoort.

ZUID-AFRIKA



van de Zeemacht ligt daarom voornamelijk op de nautische vorming en het in praktijk brengen van de theoretische lessen in navigatie, zeeman-schap, verbindingen, manoeuvreren, etc. De kadetten zijn zeker geen toeristen aan boord en worden volledig opgenomen in het dagelijkse leven.

Ze lopen, samen met de vaste bemanning, wacht op de brug, delen dezelfde hutten en krijgen daarenboven nog gedurende enkele uren per dag theoretische lessen en praktische oefeningen van de kapitein-onderrichters.

Het onderwijs omvat het aanleren en het gebruik van navigatiemiddelen, zeevaartinstrumenten, meteorologie, zeevaartkunde, zeekaarten, etc. Zo blijven de theoretische lessen zeker geen dode letter. Dat er af en toe een foutje in de berekeningen sluipst is niet te vermijden. Enkele tekortkomingen zijn wel dat sommige navigatie- en boordinstrumenten niet identiek zijn aan deze die men normaal gebruikt aan boord van koopvaardij-schepen. Doch essentiële punten zoals het wachtlopen op de brug, het gebruik

van navigatiemiddelen en het manoeuvreren van een schip blijven natuurlijk dezelfde.

De ervaren bemanning van de GODETIA staat de studenten volledig ten dienste bij het geven van uitleg (soms letterlijk tot 50-maal toe) hoe de boordradar bediend moet worden, hoe de satellietnavigatie werkt en andere navigatiemiddelen moeten gebruikt worden. De bemanning blijkt zeer goed met de kadetten overeen te komen, de verschillende karweiën aan boord worden door beiden uitgevoerd en er wordt regelmatig in de mess, bij een fris pintje of een cola, "nagekaart" over de dagelijkse taken en de te verwachten en of voorbij "runs ashore".

De ervaring opgedaan bij deze opleidingsreizen met schepen van de Zeemacht heeft geleerd dat inschepingen een goede basis vormen tot de nautische vorming van de studenten. Uit de rapporten van de begeleidende kapitein-instructeurs en de reacties van de bemanning van de Zeemacht blijkt dat alle partijen dit een zeer goede oplossing vinden.

Voor het schooljaar 1995/96 heeft men nu ook de opleiding van de leerling officier-werktuigkundigen herzien, en de kans bestaat dat ook zij in de toekomst mee ingescheept worden aan boord van de schepen van de Zeemacht.

Zuid-Afrika heeft een totale oppervlakte van 1,22 miljoen km² en een bevolking van 28,3 miljoen (= 23 inwoners/km²). Hierbij moet men nog 4 onafhankelijke Bantoestans (=Thuislanden) tellen : Bophuthatswana, Transkei, Ciskei, en Venda. Samen hebben ze een groep van 101.000 km² en een bevolking van 4,25 miljoen inwoners.

Deze enclaves worden enkel door Zuid-Afrika erkend maar niet door de internationale gemeenschap. Kaapstad, in de schaduw van de Tafelberg, is de oudste stad van Zuid-Afrika, door de Hollandse Oost Indische Compagnie gesticht in 1659.

Guy A. H. Toremans

GEWOONTEN, GEBRUIKEN EN TRADITIES BIJ DE MARINE

DE GROET AAN DE VLAG BIJ HET AAN BOORD KOMEN

Mijn laatste korpskommandant, wijlen Kapitein-ter-zee Ivan LEFEVRE, stelde me destijds voor, op regelmatige tijdstippen, een stukje te wijden aan de gewoonten, gebruiken en tradities bij de Marine. Volgens hem was daar nood aan, want mettertijd zouden de dragers ervan verdwijnen zonder dat er iets te boek was gesteld. Alles zou dan gaan berusten op mondelinge overlevering die echter door de verminderende persoonlijke conversatie aan een ernstige vervlakking toe is. Het heeft lang geduurd alvorens ik op zijn wens ben ingegaan, maar lijk in alles is het beter laat dan nooit.

Er bestaan in onze Marine een paar voorschriften die enkele van deze gewoonten en gebruiken aanhalen. Maar ze zijn niet meer dan een louter beschrijven van het gebeuren zonder daarbij te spreken over oorsprong en eventuele andere antecedenten. In de, hiermee gestarte, reeks bijdragen zullen we voor elke aangehaalde gewoonte, gebruik of traditie naar antecedenten en oorsprong speuren.

Het is gebruikelijk dat eenieder die aan boord van een oorlogsschip stapt, bij het betreden van het dek, in houding gaat staan, zich naar de vlag op het achterdek richt en de groet brengt. Oorspronkelijk beoogde deze groet niet de vlag maar het achterdek. Laten we stellen dat er eerst het achterdek was en daarna de vlag.

Algemeen is geweten dat aan boord van de schepen van de Griekse, Romeinse en Cartageense zeemachten het heiligdom van hun respectievelijke geloofsbelijdenis op het achterdek stond. Dit was dan ook de plaats, bij uitstek, waar de bescherming van de goden van de zee werd aanroepen. Het was niet verwonderlijk dat dit het achterdek was want dit is, aan boord van een schip, de best verdedigde plaats tegen het geweld van de zee.

Bij de opkomst van het Christendom werd dezelfde plaats gekozen voor de kapel van eerbetoon aan de Maagd Maria. Zij is van oudsher de voornaamste christelijke patrones van de zee geweest. Naast haar kregen later ook Sint-Niklaas, Sint-Telmus en Sint-Antonius een plaats. Er was keuze genoeg en elk had wat wils.

Toen in de middeleeuwen het gebruik van vlaggen zich begon te verspreiden werd, mettertijd, de vlag van een suzerain of een soeverein het symbool van zijn godsdienst en het embleem van zijn gezag en macht. De vlag kreeg hierdoor een tweeledige betekenis die van godsdienst en staat. Het was in die tijden ook zo dat koningen en heersers uitgingen van de nu voorbijgestreefde theorie van het "Goddelijke".

Zij zouden hun koninklijke bevoegdheid gekregen hebben van het opperwezen. Vermits de Koningsvlag de symbolen van kerk en staat combineerde werd de vlag het dominerende symbool van eerbied. In relatie hiermee hoeven we er maar aan te denken dat veel katholieken hun hoofdedksel afnemen als zij een kerk of kapel passeren. Europeanen ontblooten het hoofd of groeten als zij het graf van de onbekende soldaat voorbijgaan. Kortom dit zijn allemaal vormen van eerbewijs die gegeven worden aan zaken die boven het individuele of gemeenschappelijke reiken. Ook de vlag kreeg een plaats op het achterdek. Hierdoor was, sedert de vroegste tijden, het achterdek de "heilige plaats" aan boord.

Anderzijds was het ook zo dat, zeer vroeg reeds, het achterdek de plaats was waar de kapitein of schipper verblijf hield. Met het groter worden van de schepen werd het de verblijfplaats van de kapitein en zijn officieren en de plaats waar zij zich op zee als in de haven ophielden. Doordat de autoriteit aan boord er huisde won het achterdek nog aan belang.

Door de eeuwen heen was het dan ook gebruikelijk het achterdek met ontzag



...de traditie wordt door iedereen nageleefd. Z.K.Hoogheid Prins Albert bij het aan boord komen van een Zeemachtschip (hier de Zinnia) op de Dag van de Zeemacht 1978.

te betreden. Dit uitte zich het best door het brengen van een groet. Oorspronkelijk werd de groet gebracht door het afnemen van het hoofddek-sel. Later werd dat het aanraken met de hand ervan om dan uiteindelijk de handgroet te worden zoals we hem nu kennen. Die groet werd dan beant-

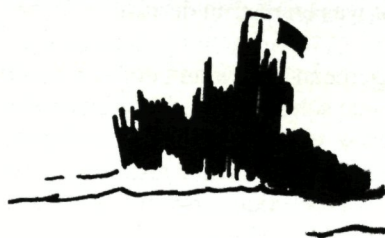
woord door al de officieren die op het achterdek aanwezig waren met ingebrip van de kapitein. Later verhuisde het verblijf van de officieren naar het brug-complex. Het beantwoorden van de groet, op het achterdek, werd echter in ere gehouden door de officier van wacht.

Van de belangrijkheid van het achterdek bleven nog sporen bewaard in de Royal Navy en in andere marines en zelfs in het beginstadium van onze eigen Kamina. Het achterdek was er gereserveerd voor de officieren, de midscheeps aan de onderofficieren en het voordek aan de matrozen.

Burgers die aan boord komen ontbloeten nog steeds het hoofd. Dit is dan de gelijke van de militaire handgroet van hen die in uniform zijn. Met het ontbloot hoofd staat de burger een wijl in "geef acht" waarbij hij het hoofd in de richting van de vlag nijgt.

Zoals uit het voorgaande kan afgeleid worden is het groeten bij het aan boord komen een van de oudste, zoniet de oudste traditie uit de wereld van de scheepvaart. Het is een persoonlijke erkenning van de vlag, symbool van de natie en de zetel van de autoriteit.

Oppermeester (b.d.) J.-B. Dreesen



UW REISKANTOOR! **DELSUN TRAVEL**

AL UW REIZEN AAN BUDGETGERICHTE PRIJZEN.
VERDELER VAN ALLE GROTE TOUROPERATORS.

EIGEN GEORGANSEERDE NEDERLANDSTALIGE GROEPSREIZEN.
REEDS MEER DAN 25 JAAR ERVARING!

Alle inlichtingen op ons kantoor:

CHRISTINASTRAAT 44 - 8400 OOSTENDE
Tel: 059/51.42.42 - Fax: 059/70.04.62

L'évacuation de Dunkerque côté français

L'AMIRAL ABRIAL, UNE PERSONNALITE D'ENVERGURE

Lorsque les chroniqueurs férus d'histoire évoquent l'évacuation massive de Dunkerque en mai et juin 1940, le nom de l'amiral Ramsay et les péripéties de l'opération "Dynamo" leur viennent généralement sous la plume. La plupart passent sous silence, ou accordent peu de place, au rôle de l'amiral français Jean-Charles Abrial, "Amiral Nord" de la Marine Nationale, alter ego de l'amiral britannique et responsable de l'évacuation de 123.000 Français encerclés dans la poche de Dunkerque. Il fallait les transporter dans un premier stade vers les ports anglais de la Manche et ensuite vers les havres méridionaux de la France. Malgré la "Kriegsmarine" de l'amiral Raeder et la "Luftwaffe" du "Reichsmaréchal" Goering, ces embarquements alliés furent un incontestable succès logistique, à l'heure où partout ailleurs le vent de la défaite soufflait sur les armées alliées.

Depuis le 19 mai 1940 le général Weygand, chef d'Etat-Major du maréchal Foch en 14-18, remplaçait le généralissime Gamelin, limogé après la percée de Sedan et le scindage des armées alliées en groupements du Nord et du Sud. Le Nord, confié au général Billotte fut d'emblée éprouvé par la mort de ce dernier et son remplacement par le général Blanchard. Côté Sud, le général Georges s'efforçait en vain de neutraliser la fatale coupure en attaquant vers les Flandres et l'Artois. A la mi-mai

Anthony Eden, ministre des affaires étrangères du gouvernement de Londres, devint inquiet. Le 20 le commandement impérial britannique mettait au point le prélude du sauvetage du "British Expeditionary Forces" du général lord Gort (± 215.000 hommes). L'opération "Dynamo" était déclenchée. Côté français l'amiral Abrial était nommé commandant en chef des forces maritimes du Nord.

Une mission importante

L'amiral doit former une "tête de pont vers l'intérieur" pour recueillir un maximum d'unités en retraite. Il reçoit comme adjoint le général Falgade. La défense intensive du périmètre du camp retranché implique le concours de l'armée de terre. Lors de sa constitution dans un premier stade, l'aire défensive du port de Dunkerque était jalonnée par Nieuport, La Panne, Bergues et le fort de Mardyck. Au fil des jours, la poche s'amenuisa, notamment après la capitulation belge du 28 mai 1940, soit 13 jours après celle de l'armée néerlandaise que la 7^{me} armée du général Giraud s'était efforcée, en vain de secourir à Breda et Tilburg. Malgré le resserrement de l'étreinte, les Anglais réussirent à évacuer ± 215.000 hommes...non sans provoquer un grave incident diplomatique. Les Anglais réservaient uniquement à leurs compatriotes les navettes vers l'Angleterre dans les embarcations de

la flottille Ramsay. Le président du conseil Paul Reynaud intervint énergiquement auprès de son collègue nouvellement promu, le premier ministre Winston Churchill. Celui-ci, soucieux d'éviter la rupture entre Paris et Londres, ordonna l'aide aux Français dès que le corps expéditionnaire de Lord Gort fut rentré au bercail.

L'armada de l'amiral Ramsay reprit la mer pour aider l'amiral Abrial dont les unités terrestres défendaient le camp retranché avec l'énergie du désespoir.

Les navettes France-Angleterre

Les navettes France-Angleterre furent assurées jusqu'au 3 juin 1940 après que l'amiral Abrial eut réquisitionné dans le Pas de Calais tout ce qui pouvait naviguer. Trente huit bâtiments belges prirent part à cette périlleuse et gigantesque évacuation. (Une plaque commémorative offerte par la Société Royale Amicale des Officiers des Campagnes, section d'Anvers, a été apposée sur le mur d'un poste de secours à Bray Dunes en souvenir de cette héroïque contribution). 860 navires firent l'aller retour pendant la semaine cruciale de l'opération, évacuant jusqu'au 3 juin près de 340.000 hommes mais perdant un matériel précieux: 2.000 camions et 500.000 tonnes d'équipe-

ment. Les Allemands firent finalement 150.000 prisonniers que les pilonnages d'artillerie et de l'aviation avaient épargnés. Dunkerque fut un cuisant échec pour la "Wehrmacht" puisque le noyau des forces britanniques leur échappait. Il formerait moins de quatre ans plus tard, la "British Liberation Army" des maréchal Allan Brooke, Montgomery et Alexander, victorieux avec leurs amis américains, les généraux Eisenhower, Bradley et Patton sur le front de l'Ouest, tandis que les Joukov, Koniev et Malinovski gagnaient la partie à l'Est.

La Marine Française paya un lourd tribut à l'opération "Dynamo". Elle perdit soixante bâtiments dont deux contre-torpilleurs et cinq torpilleurs parmi lesquels "l'Emile Deschamps" qui coula dans la nuit du 3 au 4 juin avec 500 hommes à bord alors qu'il se trouvait à six miles de l'embouchure de la Tamise. L'apreté des combats coûta la vie en mer à 6.000 hommes. Pour la suite des opérations, le président Reynaud et le général Weygand réclamèrent en vain l'appui massif de la RAF. L'heure était venue pour les Anglais de songer prioritairement à la défense de l'île alors que le chancelier Hitler n'avait pas encore renoncé à l'opération "Seeleueuw" de débarquement en Grande-Bretagne.

La suite de la carrière de l'amiral

Le gouvernement Pétain ayant remplacé le gouvernement Reynaud, le maréchal et son ministre l'amiral Darlan, appréciant les efforts faits par Jean-Charles Abrial pour mener à bien sa tâche dans le Nord, le désignèrent le 20 juillet 1940 comme gouverneur général de l'Algérie où le général Weygand en personne le remplaça un an plus tard. Le gouverneur de Vichy nomma alors Abrial, Secrétaire d'Etat à la Marine. C'était un cadeau empoisonné. Il succédait dans ce poste à l'amiral Auphan, l'homme qui eut le courage de refuser l'octroi des pleins pouvoirs à Pierre Laval. Il paya ce geste de son arrestation par la Gestapo. Quant à l'amiral Abrial, les pressions des germanophiles devenant insoutenables, il abandonna sa fonction le 26 mars 1943. La flotte française de Toulon, sous les ordres de l'amiral comte de Laborde, s'était sabordée au moment où en novembre 1942 les allemands franchissaient la zone dite non occupée.

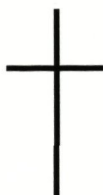
Malgré les services rendus en des temps difficiles par l'amiral Abrial, qui était déjà lieutenant de vaisseau en 1914-18, et à la veille de la 2^{me} guerre mondiale, commandant de l'escadre de la Méditerranée, il fut

arrêté à la libération et condamné le 14 août 1946 à dix ans de travaux forcés. Et comme si cela ne suffisait pas, l'indignité nationale lui fut infligée. C'était dur. Le général de Gaulle, chef d'Etat ne pardonnait pas aux anciens du gouvernement de Vichy, l'arrêté de destitution pris à son égard au lendemain de l'appel du 18 juin 1940. Cet esprit revanchard ne faisait pas l'unanimité des Français. De larges couches de l'opinion publique se rendaient compte que les hauts commis du gouvernement de Vichy avaient agi au nom d'un gouvernement considéré par beaucoup comme légitime.

La peine de l'amiral Abrial fut commuée en cinq ans de prison mais dès le 2 décembre 1947 il était remis en liberté conditionnelle. Il en usa sans en abuser. Originaire du département du Tarn (région Midi Pyrénées) où il était né en 1879 à Réalmont, l'ancien amiral "Nord" y mourut à Dougre en 1962 à l'âge de 83 ans. Avec lui disparaît une personnalité de grande envergure.

P. Eygenraam

IN MEMORIAM



De Heer
Richard VERBANCK

Trouw abonnee, bewonderaar en gelegenhedsmedewerker
van ons tijdschrift.

Met een bijzondere interesse voor de zee
en het maritieme gebeuren.

Lid van diverse Heem-en Geschiedkundige Kringen.

Geboren te Berkhamstead (G.B.) op 20 februari 1915,
uit een familie van Nieuwpoortse Vuurtorenwachters
en te Bredene overleden op 21 december 1994.

BELGISCHE ZEEVISSERIJ IN HET NAUW

Met de Belgische zeevisserijsector gaat het thans niet goed. Op sociaal-economisch vlak maakt ze inderdaad moeilijke tijden door. De EG-voorschriften inzake vlootsanering en quotabeperking treft ons land bijzonder hard. Het is zelfs zo erg dat de leefbaarheid van onze zeevisserij in het gedrang komt en dat sommigen beweren dat de "point of no return" reeds bereikt is inzake rendabiliteit.

Het vlootbestand krimpt gestadig aan. Vorig jaar telde onze visserijvloot nog 182 bemande eenheden. Dit aantal was op 1 januari 1994 tot 170 gereduceerd en sindsdien zijn nog een vijftal vaartuigen uit de vaart genomen. Nieuwbouw blijft verboden, enkel vervangingsbouw en modernisering van bestaande vaartuigen worden toegelaten, terwijl de slopingspremies gevoelig werden verhoogd.

Verdere afslanking van de vloot

Dit had voor gevolg dat op één jaar tijd voor circa 12 vaartuigen een slopingspremie werd toegekend. Voor het ogenblik liggen nog zo'n 20 nieuwe aanvragen ter studie. De geleidelijke aftakeling van onze zeevisserijvloot zet zich dus verder door. Thans is het zo dat volgens EG-voorschriften de vloot tot circa 150 vaartuigen moet gereduceerd worden tegen 1996.

Deze grootschalige afslanking is het gevolg van het opgelegde oriëntatieprogramma 1993/96. Aanvankelijk was hier voorzien dat onze vloot maximum 17.992 brutoton mocht bedragen, wat een inkrimping met 1/3 betekende. Alzo ging ons bestand tot 130 eenheden gereduceerd worden. Na intens lobbywerk door ons departement van Landbouw besliste de EG op 22 november 1993 het oriëntatieprogramma aan te passen. Als maximale vlootomvang werd voor 21.000 brutoton en 92.000 pk geopteerd, wat een vloot van zo'n 150 vaartuigen toelaat.

Gevoelig verlies aan rendement

Of een visserijvloot van 150 eenheden nog leefbaar en rendabel is wordt door sommigen in twijfel getrokken. De aanvoer van zeeproducten blijft maar slinken en ook de bruto-opbrengst boert achteruit. Voor 1993 lagen de aanlandingen in eigen havens 7,2% lager dan het jaar voordien, en de globale besomming ging er met 3,9% achteruit. Voor de eerste negen maanden van 1994 noteren we een visaanvoer van 14.524 ton voor een totale brutowaarde van BEF 1.577.267. Dit is respectievelijk 13% en 6% minder dan tijdens de overeenstemmende periode van vorig jaar.

Qua rendabiliteit noteerde men voor de periode januari-september 1994 een lichte verhoging van 2% in de aanvoer per zeedag voor de boomkorsector. Daarentegen liep de garnaaalsector met 14% achteruit qua opbrengst per zeedag, en de zijtrawlersector met 34%. Dit verlies aan rendabiliteit proberen vele reders te compenseren door hun vangsten in vreemde havens te gaan lossen waar ze betere prijzen krijgen. Niet minder dan 38% van onder Belgische vlag gevangen vis werd in 1993 in buitenlandse haven verhandeld.

Europese grenzen opengesteld

Ook andere oorzaken liggen aan de basis van de teloorgang van onze zeevisserij. Dit mochten we vernemen op het symposium over het Noordzeemilieu dat eind oktober 1994 te Oostende plaats vond. Se-

dert het openstellen van de Europese grenzen is ook het vistransport vrijgekomen. Zo werden we geleidelijk aan overspoeld met goedkope visaanvoer uit andere EG-lidstaten. Ook het marktaandeel van de ontwikkelingslanden neemt toe. Dit werkt de dalende trend in het prijsniveau in de hand, wat uiteindelijk de genadeslag kan toebrengen aan reders en vissers.

Door het quotasysteem worden bepaalde vissoorten minder aangevoerd, maar door het feit dat de prijzen in grote mate door de Europese markt wordt bepaald, krijgen onze reders niet de compensatie die ze verlangen. Een andere negatieve faktor is de houding van de warenhuissector, een belangrijke afnemer, die de com-

munautaire produkten gaat mijden omwille van de onstandvastigheid van de aanvoer en de prijsschommelingen die daarvan het gevolg zijn.

Immobilisme en incompetentie

Nu is te vrezen dat al die problemen de verdere aftakeling van de visserijvloot in de hand zullen werken, in die mate dat zelfs de "benedengrens" van 21.000 brutoton en 92.000 pk zal overschreden worden. Ons vlootbestand zou aldus onder de drempel van de 150 vaartuigen kunnen regresseren, wat beslist een onhoudbare toestand zou zijn.

Al lang worden in dat verband onze beleidsverantwoordelijken met de vinger gewezen. Van hen gaat immers weinig initiatief uit. Het is duidelijk dat ons land geen visserijbeleid voert, die naam waardig. Immobilisme en incompetentie zijn bij ons schering en inslag. We laten de EG-commissie vrije teugels en doen weinig moeite om de belangen van reders en vissers veilig te stellen. Maritiem België is voor onze meeste politici immers een onbekend begrip.

H. Rogie

Uit sympathie

VERYSER



Open van 8.30u - 12.30u en 13.30u - 18u
Gesloten op zondag en maandagvoormiddag

Torhoutsesteenweg 307/309
8400 OOSTENDE

Tel: 059/80.22.77 Fax: 059/80.31.08

KB-Beleggingen

Zo de beleggingsstrategie Zo de bank

In de KB-fondsenwaaier zit beslist een belegging die in uw strategie past.

Van obligaties over aandelen tot vastgoed.

Van regionale tot internationale spreiding.

Van éénmunt- tot éénbeursbeleggingen.

Prospectus en informatie vindt u in elk KB-kantoor.



KREDIETBANK. THUIS BIJ DE BANK VAN HIER.

"SAVE OUR SHIPPING" !

Le transfert au début des années '90 de la quasi totalité de notre flotte marchande sous pavillon étranger a profondément modifié le paysage économico-financier de notre pays et notoirement interpellé le monde maritime belge.

Sur le plan social, l'absence de navires battant pavillon belge a fondamentalement hypothéqué la sécurité d'emploi de nos aspirants de marine, rendant précaire l'assurance de réembarquement régulier de nos officiers au long cours et les débouchés offerts aux jeunes candidats.

Conscient de la gravité de ces bouleversements, le Cercle Royal Georges LECOINTE - qui oeuvre depuis 1948 pour la promotion maritime et la sauvegarde de son patrimoine - a pris l'initiative, au cours de l'année dernière, d'organiser un forum de réflexions réunissant d'éminentes personnalités du monde maritime belge pour analyser concrètement la situation actuelle de notre Marine Marchande, son impact sur l'enseignement maritime et tenter de définir de nouveaux axes d'évolution.

Le but étant d'en tirer des recommandations pratiques, en tenant compte des contraintes socio-économiques et politiques actuelles. Mission extrême étant donné la multitude des composantes et paramètres que génère cette complexe problématique.

Au cours de plusieurs séances, ce Forum, placé sous le thème de "L'enseignement maritime et l'avenir de la Marine marchande", s'est penché tour à tour sur l'enseignement maritime, l'écolage pratique en mer des aspirants (l'amarinage), les conditions d'obtention et de validation des diplômes et brevets de navigation, l'incidence du contrôle maritime actuel, les possibilités de carrière offer-

tes aux (futurs) officiers au long cours, etc. Tous éléments, essentiels pour la sauvegarde et la pérennité de notre marine de commerce, qui justifient une responsabilisation des "decision-makers" et une prise de conscience de l'ensemble de la communauté.

De l'analyse des faits et réflexions qui se sont dégagés de ce Forum, il ressort que depuis plusieurs années il n'existe (pratiquement) plus d'armateurs belges en tant que tels; tous les membres de cette corporation séculaire ayant dû s'adapter à des nouvelles données et se transformer en "ships managers" désormais responsables vis-à-vis de holdings financiers multinationaux. Confrontés à de perpétuels problèmes de compétitivité, ils n'évoquent plus l'aspect "engagement de personnel" (tant belge qu'étranger), qu'en termes d'opérations financières, au détriment souvent, des qualités et compétences intrinsèques des officiers de marine.

Ce constat de "carence" ne semble pas être uniquement l'apanage de la Belgique; il serait plutôt une des conséquences du développement exponentiel de l'ensemble du commerce mondial.

En effet, l'ensemble de la flotte marchande de l'Union Européenne (U.E.), ne représente actuellement plus que 15% de la flotte maritime mondiale et cette part continue à décroître. En outre, l'Europe se voit distancée par l'Asie comme destination privilégiée du commerce mondial par mer. Entre 1978 et 1992, l'Europe, et surtout le "range" de l'Europe du Nord, (la série de ports s'étendant de l'entrée de la Manche aux confins de la Baltique), qui voit transiter la plus grosse part du commerce maritime mondial, a été récupéré par l'Asie.

Au fil des ans les pavillons de complaisance et les "registres bis" se sont multipliés pour des raisons finan-



Temps maussade et avenir brumeux pour notre Marine Marchande?

(Photo: Fr. Philips)

cières évidentes. Souvent basés dans des paradis fiscaux, les pavillons de complaisance de la marine marchande contournent allègrement les législations sociales européennes en employant des équipages extra-communautaires avec des réglementations minimales.

Ainsi, selon les derniers chiffres publiés par l'I.T.F., la Fédération Internationale des Travailleurs des Transports (Londres), en 1948 il n'y avait environ que 5% des navires marchands qui étaient enregistrés dans les paradis fiscaux. Ils sont aujourd'hui 50% sur les 28.000 en circulation de par le monde. Tous exploités par des armateurs à la réputation parfois douteuse, qui compressent les prix au maximum sans se préoccuper ni de la sécurité ni du "bien-être" de l'équipage. L'exemple du minéralier chypriote de 8.000 tx. "LEON K", récemment mis à la chaîne au quai 213 à Anvers par décision judiciaire, est un de ces cas, par trop fréquents, de ce genre de magouille.

Une autre solution, intermédiaire, consiste à recourir à des "registres bis", qui sont des pavillons européens mais où la part du personnel extra-communautaire peut aller jusqu'à 75%. Ceux-ci représentent actuellement plus de 60% de la marine marchande européenne.

Le Capitaine au long cours P. Campion, président du Cercle G. Lecointe, lança très à propos au cours des débats de ce Forum, un tragique "S.O.S." sous forme de "Save Our Shipping"; stigmatisant ainsi avec pertinence, la dramatique situation actuelle de notre Marine Marchande. Force est hélas de constater que par le passé, d'autres voix aussi autorisées s'étaient déjà élevées pour alerter la classe politique et dénoncer une situation similaire. Pareillement, à la fin du siècle dernier, le concept maritime était déjà en butte à des divergences de mentalités alliées à des confrontations d'intérêts divers et à l'absence d'une politique "sea-minded". Similitude, car les mêmes puissants

vecteurs de force pèsent aujourd'hui encore, lourdement sur les processus de décision ou de changements évolutifs actuels.

HISTORIQUE DE NOTRE FLOTTE

A preuve, vers 1850, notre flotte marchande nationale comptait 155 voiliers et 6 vapeurs, quarante ans plus tard, en 1890, elle ne totalisait plus que 6 voiliers et 58 vapeurs, soit 64 navires. Au tournant du siècle, notre pays ne possédait plus que 2 voiliers et 56 vapeurs. Encore que sur ce total de 58 navires de charges, seuls 17 d'entre eux étaient commandés par des officiers belges! Mais la formation de notre personnel navigant était à cette époque, incohérente et même quasi inexistante, faute de ressources, de motivation de la part des politiciens et du manque d'ouverture d'esprit de certains responsables.

C'est dire dans quelle situation végétait notre marine marchande, alors qu'en 1896, au niveau du trafic maritime, le port d'Anvers exportait à lui seul 1.800.000 tonnes de marchandises, soit plus de la moitié de l'exportation de la France entière, avec 3.549.836 tonnes. Et qu'à cette époque la construction navale française pour exemple, était en plein essor encouragé par les primes à la construction selon les lois des 30 janvier 1881 et 1893.

Or en 1897, un jeune officier d'artillerie, Georges LECOINTE, publia une étude intitulée "CREATION D'UNE MARINE MARCHANDE NATIONALE BELGE" dans laquelle il stigmatisait la complexité d'un ensemble de problèmes parmi lesquels figuraient la formation de nos états-majors. Mais ces propos ne rencontrèrent que peu d'enthousiasme.

En 1902 le Comte Charles d'Ursel publia à Bruges une plaquette sous le titre : "UN NAVIRE-ECOLE

POUR LA MARINE MARCHANDE EN BELGIQUE" qui elle, trouva immédiatement un écho favorable au sein du monde industriel et commercial belge, car elle formulait clairement les raisons de la disproportion existant entre le chiffre de nos exportations (5 milliards) et notre situation de 5^e puissance économique du monde.

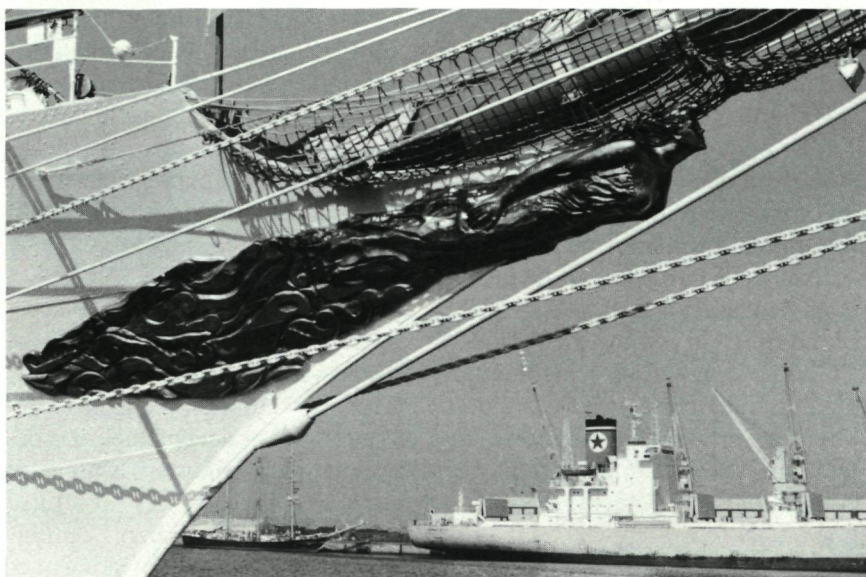
A la suite de quoi fut créée en 1903, sous les auspices de Léopold II et avec l'appui du Ministre d'état le Comte de Smet de Naeyer, une société anonyme dénommée ASSOCIATION MARITIME BELGE, l'ASMAR, dont le but était l'exploitation de navires-écoles à voiles qui formèrent au cours de plusieurs décennies, des centaines d'officiers hautement qualifiés.

Autres temps, autres moeurs certes, mais aussi même combat!

SITUATION ACTUELLE

Comme par le passé, à l'instar des G. Lecointe ou du Comte Ch. d'Ursel, des voix aussi autorisées comme celles de Georges Jacobs, président de la FEB et porte-parole des industriels belges, affirment à nouveau sans ambages : "que tout en étant confiant dans l'avenir industriel de la Belgique, il est temps que l'industrie redéfinisse une logique de redéploiement dans des domaines porteurs; qu'elle doit vendre ses produits sur les marchés en forte croissance dans le monde entier, et pas seulement chez nos voisins immédiats. Enfin notre pays devrait bâtir sa prospérité sur l'exportation au-delà de l'Europe". Et de conclure que la recherche ou l'exportation n'était pas seulement réservée aux grandes entreprises". Dont acte!

Mais il faut espérer que l'impact socio-financier que de tels propos pourraient avoir sur le plan national et les éventuels investissements maritimes, se mesureront pas, une fois de plus,



Il faut savoir tirer profit de l'expérience et de ses acquis. (Photo: Fr. Philips)

à l'aune des incortournables vecteurs de forces :

- volonté du POUVOIR DE DECISION et de FINANCE; càd. le Gouvernement,
- les utilisateurs maritimes, càd. les ARMATEURS, qui plus que jamais sont confrontés aux exigences des coûts d'exploitation et de rentabilité de leurs navires,
- et qu'il est clair que l'un des produits essentiels dont ces derniers ont besoin pour la formation de leur personnel de cadre et de maistrance, l'Enseignement Maritime (la "Hogere Zeevaartschool van Antwerpen - H.Z.S."), ne bénéficie pas toujours des appuis, ressources et moyens nécessaires pour mener sa mission à bien. Faut-il y voir un manque de motivation de la classe dirigeante, de l'inertie administrative ou tout simplement un désintérêt général des choses de la mer? La fermeture de la H.Z.School d'Oostende, le décommissionnement du navire-école FOURCAULT, etc. suscitent l'interrogation.

Les réflexions et commentaires issus de ce Forum G. Lecointe conduisent finalement à énumérer un certain

nombre de constatations :

- La sécurité maritime en mer dépend directement de la qualité et de la compétence des officiers et des équipages à bord, alliées à une structure logistique qualifiée et responsable à terre,
- et, face à la succession et à l'ampleur des catastrophes maritimes, avec leurs conséquences; pertes en vies humaines et dégâts causés à l'environnement, la sécurité de navigation doit rester l'une des préoccupations majeures des pouvoirs publics.
- étant donné que les brevets belges sont reconnus sur le plan international, il incombe au gouvernement fédéral et à ses représentants auprès de l'Union Européenne de veiller à ce que tout acte protectionniste et matière de brevets entre pays membres de l'U.E. soit dénoncé en exclu.
- la haute qualité de notre enseignement maritime (H.Z.S.) qui bénéficie d'une réputation internationale indéniable, doit être impérativement maintenue, pour que l'ensemble de notre industrie maritime puisse disposer en permanence d'une source de personnel hautement qualifié.

- et que compte tenu de sa spécificité, la fonction de directeur de la H.Z.S. doit légalement être attribuée à un capitaine au long cours, licencié en Sciences Nautiques.

- que les autorités responsables doivent soutenir activement les efforts déployés par cet établissement en mettant tous les moyens nécessaires à sa disposition. Et stimuler l'organisation de cours permanents de recyclages et de perfectionnement du personnel embarqué.

- il faut développer d'avantage la formation pratique à la mer pendant toute la durée des études; c'est une condition sine qua non pour valoriser d'avantage le titre de "Licencié en Sciences Nautiques".

- et de terminer en soulignant que malheureusement cet enseignement fait face, comme par le passé, à une série de problèmes de tous ordres qui gangrenent son potentiel;

- et que malheureusement, la Belgique ne possède plus de véritable NAVIRE-ECOLE pour l'amarinage de ses futurs officiers. Et même si les responsables de la "Hogere Zeevaartschool" comblent partiellement cette lacune grave avec l'aide de la Force Navale et la régie des Transports Maritimes (R.M.T.), il faut absolument que de nouvelles solutions, plus appropriées, soient élaborées avec la collaboration suscitée et active de nos armateurs.

Enfin, en dehors de toute autre considération, les responsables du Cercle G. Lecointe - dont tous les membres sont des "anciens" de l'AVENIR et/ou du MERCATOR - abordèrent l'idée de doter notre pays d'un nouveau (voilier?) navire-école.

Toutefois, compte tenu de la complexité du problème, ils proposèrent à l'assemblée d'approfondir cette importante question lors d'un deuxième Forum, consacré exclusivement à ce sujet.

Initiative remarquable, car elle se si-

tue dans le cadre de la promotion socio-professionnelle des forces vives de la nation et de notre "devenir" maritime.

CONCLUSIONS

Les travaux du Forum Maritime G. Lecointe ont été synthétisés par la rédaction, en janvier 1995, d'un protocole où ont été consignées les PROPOSITIONS DE RECOMMANDATIONS suivantes :

- il y a urgence pour les autorités fédérales de prendre des dispositions énergiques et fondamentales pour rétablir la sécurité d'emploi et l'assurance de réembarquement des officiers au long cours,
- d'agir au niveau de l'U.E. pour supprimer les discriminations à l'embauche des armements européens qui font escale dans nos ports. La priorité qu'ils réservent à leurs "nationaux" est incompatible avec les principes même de l'U.E.
- Au niveau international, des protocoles doivent être signés avec les Etats sous pavillons desquels naviguent des navires contrôlés par des armateurs "belges". Ces accords doivent étendre à ces Etats, la garantie d'emploi d'aspirants et officiers belges, prévue par le Protocole du 1.1.1994 et signé par ces armateurs.
- les autorités fédérales, qu'elles soient économiques, financières ou sociales, doivent dans un consensus politique, créer un registre international permettant aux armateurs belges d'exploiter leurs navires de façon concurrentielle, sous pavillon national. L'exemple des Pays-Bas (460 navires) et de la Norvège (1.500 navires) est suffisamment éloquent. Cela permettrait de dynamiser d'avantage encore les structures maritimes et portuaires de notre pays, et assurerait à nos industries la maîtrise vitale des coûts

opératoires de tous les stades du transport maritime à la grande exportation.

- On ne peut sans réserve prétexter systématiquement "l'erreur humaine" lors des grandes catastrophes maritimes; trop souvent les commandants de bord et chefs de quart dépassent le seuil de la fatigue et de résistance physique du fait de l'incompétence et/ou l'incommunicabilité de leur équipage. Alors que ceux-ci leur sont imposés par les "gens du quai" pour raisons de compressions de coûts d'exploitation.
- Si le bon sens élémentaire dicte que la direction de la H.Z.S. doit impérativement être exercée par un Capitaine au long cours, cette notion doit être perçue avec acuité par toutes les instances concernées, tant nationales, qu'européennes ou internationales.
- enfin, le Cercle G. Lecointe estime devoir relever un défi en reconduisant l'idée de doter notre enseignement maritime d'un navire-école pour la formation encadrée et pratique à la mer des aspirants-officiers de marine.

Eu égard au développement exponentiel de notre société moderne, les jalons du futur ne se posent plus en cultivant la morosité ou la nostalgie. L'époque glorieuse des majestueux "windjammers" à vécu et aussi les concepts maritimes d'antan.

Ce qui s'avère maintenant nécessaire c'est de tirer profit de l'expérience et de ses acquis et d'en dégager le plus grand profit pour l'élaboration de structures nouvelles.

Les écueils sont nombreux, mais point n'est besoin d'espérer pour entreprendre dit-on; d'autres marins, avisés, furent confrontés entre 1903 et 1960 avec de pareilles difficultés et réussirent néanmoins à mener à terme de belles et nobles entreprises qui ont pour noms l'ASMAR, le COMTE DE SMET DE NAEYER, L'AVENIR ou le MERCATOR.

Si le Forum G. Lecointe a fustigé de multiples carences dans le domaine maritime et a entériné ce constat, il est essentiel à présent que les efforts consentis par tous ses participants de haut bord débouchent sur des décisions réalistes suivies de réalisations concrètes.

Il convient pour cela, après avoir correctement positionné le problème comme l'a fait ce Forum, de cibler les recommandations et de proposer des alternatives acceptables. De dépasser les lieux communs et préjugés pour oser proposer des structures nouvelles, inédites. Joint-ventures inter-ministérielles, sponsoring avec des partenaires commerciaux privés, coopération avec des organismes publics ou privés (inter)nationaux, etc. pour ne citer que celles-là! C'est à ce prix seulement qu'un challenge vital sera relevé avec succès et que sera réellement contribué à la (re)construction d'un avenir maritime prometteur pour toute une communauté.

Il faut impérativement que la voix du bon sens soit entendue avant l'heure ultime de la marée haute ! ...

Saint Bernard du Spuikom.



HET KONINKLIJK MARINE KADETTENKORPS

In Oostende loont het beslist de moeite eens te slenteren langs de dokken, gelegen aan de oostkant van de havengeul.

Gemeerd in het vuurtorendok en onder het waakzaam oog van "Lange Nelle" (d.i. de vuurtoren voor de meer ingewijden onder ons) ligt het 40 meter lange motorschip de "PASTER PYPE", genoemd naar de in Oostende zeer bekende visserij aalmoezenier en een van de stichters en stuwende kracht bij de oprichting van het zeevisserijonderwijs en die vooral actief was tijdens de periode tussen beide wereldoorlogen.

Het motorschip PASTER PYPE werd gebouwd in 1949 door de scheepswerven JOS BOEL en ZONEN te Temse in opdracht van de Belgische staat.

Voor ruim 35 jaren heeft het, onder toezicht van het Bestuur van Zee-wezen, dienst gedaan als hydrografisch opzoekingsvaartuig langs de Belgische kust. In 1985 werd het uit de vaart genomen en vervangen door de huidige TER STREEP.

Sedertdien voert dit schip, dat als uniek kan worden beschouwd, met fierheid de kleuren van het KONINKLIJK MARINE KADETTENKORPS (K.M.K.), en doet het dienst als opleidings- en oefenschip voor deze maritieme vereniging.

Het K.M.K. werd in 1922 onder de vorm van een maritieme vereniging opgericht en stond toen onder de bescherming van het "Corps des Torpilleurs et Marins" (de toenmalige Oorlogsmarine) en de Liga van de Belgische Zeevaartbond. Het was CONSTANT VAN DER MEER, de dynamische beheerder van de vereniging, die het initiatief nam voor de oprichting ervan.

Onder de naam "Kadettenschool" stelde de vereniging zich tot doel, jongeren te vormen in een maritieme sfeer, ten einde hen toe te laten het leven aan boord en op zee te ontdekken. Vrij vlug werden er verschillende afdelingen opgericht, met name te Brussel, Antwerpen, Brugge en Oostende, waar er theoretische opleiding werd gegeven. Voor de praktische vorming beschikte men over vier motorboten (type vedette), de LMBZ 1, 2, 3 en 4 en het schoolschip van de Oorlogsmarine, de kruiser ENTRE-CASTEAU.

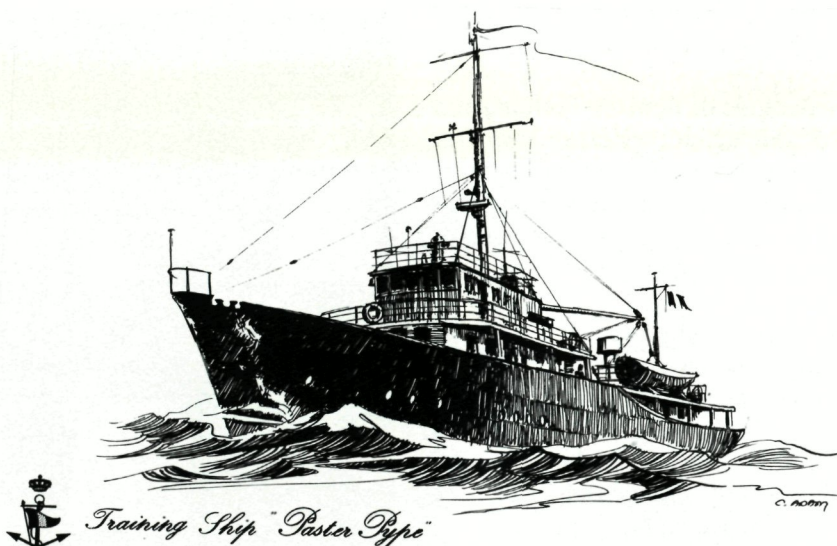
Naast hun gewone schoolopleiding werd aan de kadetten een basisopleiding gegeven in nautische, praktische, sociale en fysieke training. Vooral werd aandacht besteed hun het gevoel van tucht, plicht, eerbied en trouw aan Vorst en Vaderland bij te brengen, zodat ze zich later ten dienste konden stellen van de gemeenschap en de maritieme sector in het bijzonder. Vanaf het begin kon men rekenen op

de steun en toewijding van de Commandanten COUTEAU, DELSTANGE, VAN STRYDONCK e.a., als ook voor het geven van nautisch onderricht.

Ze zagen er niet alleen een recruteringsbasis in voor de maritieme sector maar ook een geschikt middel om de maritieme opleiding in zijn geheel te promoten bij een breder publiek.

In 1927 keurde het parlement een wetsvoorstel goed voor de afschaffing van het "Corps des Torpilleurs et marins" (en dus ook de Oorlogsmarine) en dit om financiële redenen.

Niettemin die politieke beslissing een kaakslag was voor de maritieme wereld in België en vooral in militaire kringen voor heel wat beroering zorgde, besloot de "Kadettenschool" zijn activiteiten verder te zetten, daarbij gesteund door het Ministerie van Zee- en Zeevaart (De Staatsmarine) en de beide Zeevaartscholen van Antwerpen en Oostende.



De PASTER PYPE didactisch en doeltreffend

Commandant COUTEAU, directeur van het zeevaartonderwijs, gaf het nautisch onderricht en organiseerde voor de kadetten regelmatig zeereizen aan boord van de ex-torpedojagers "WESTDIEP" en "WIELINGEN" of aan boord van de zeilloodskotter de "STROOMBANK".

In 1930 beschikte de afdeling Brussel reeds over een 45 meter lang stoomschip, de "GRAND REMORQUEUR", voor de vorming van haar eigen kadetten.

Tot 5 juni 1937 bleef de "Kadettenschool" een gewapende eenheid, waarna het werd omgevormd tot een v.z.w. onder een nieuwe naam: "KADETTENKORPS VAN DE BELGISCHE MARITIEME LIGA" (Corps des Cadets de la Ligue Maritime Belge).

Het was Commandant GOOR, beroemd om zijn wapenfeiten en overwinnaar op het Tanganykameer, die als voorzitter werd benoemd.

Kapitein HUBERT (Zeevaatschool Antwerpen) en Kapitein DAELS (Zeevaatschool Oostende) namen respectievelijk de leiding van de afdelingen Antwerpen en Oostende.

In 1938 werd te Luik de eerste Waalse afdeling opgericht en dit onder impuls van A. NAEGELMAEKERS, een ex-officier en oorlogsinvalide 1914-18, die de afdeling voor meer dan 30 jaren met succes heeft geleid.

Gedurende de donkere oorlogsjaren werden de activiteiten van het Kadettenkorps fel beperkt en het waren enkel de afdelingen Luik en Brussel die in de mate van het mogelijke hun activiteiten verder zetten.

De meeste leden van de afdeling Oostende waren reeds van bij het uitbreken van de oorlog naar Engeland gevlucht. Sommigen onder hen namen vrijwillig dienst in de door Lt. BILLET later opgerichte Belgische Sectie van de Royal Navy.

De volledige afdeling Luik, tesamen met enkele leden van de afdeling Brussel, gingen actief in het verzet

(1943-44). Anderen hadden via verschillende vluchtwegen Engeland bereikt om daar in dienst van de Britse Navy de strijd tegen de bezetter verder aan te gaan.

Kort na de oorlog werden de gewone activiteiten hervat, doch dit verliep niet zonder moeite. De oorlogsomstandigheden hadden er trouwens toe bijgedragen dat het ledenaantal flink was uitgedund en het was enkel te Luik en in Brussel dat in die naoorlogse periode de werking werd

hervat.

Dankzij de tussenkomst van het Hoofdbestuur van Zeewezen gebeurde de praktische opleiding aan boord van de HINDERS een 21 meter lange treiler (vissersschip) die in opdracht van het Ministerie van Landbouw en Zeevisserij wetenschappelijke opzoekingen verrichtte.

Het waren vooral Belgische ex-officieren en onderofficieren die tijdens de oorlog bij de Royal Navy hadden gediend, die instonden voor de oplei-



Aandacht tijdens de oefening "verlaat het schip"



...staande aan het roer, om "wacht" te lopen. (foto's Fr. Philips)

— CORPS ROYAL DES CADETS DE MARINE — KONINKLIJK MARINE KADETTENKORPS —

A.S.B.L. NATIONAL VZ.W.

Conseil d'Administration
Raad van Bestuur

Assemblée Générale
Algemene Vergadering

Comex

Conseil des Commandants de Section

Raad der Afdelingscommandanten

Etat-Major de Direction et Services
C1 - C3 - C4

Directiestaf en Diensten

District Sud

Distrikt Zuid

202 Bruxelles
204 Liege
210 Mons
214 Vise
218 Eupen

Musique

208

Muziek

E.M et Services

201

Staf en Diensten

Section Ecole

Afdeling School
217 Paster pype

District Nord

Distrikt Noord

203 Antwerpen
205 Oostende
207 Mechelen
209 Leuven
211 Hasselt
212 Kempen
215 Leopoldburg

ding aan boord. Daarbij werd ook gebruik gemaakt van een motorboot, die tijdens de oorlog toebehoorde aan de Duitse Kriegsmarine.

In 1958 werd Commandant A. HUBERT, walkapitein bij Compagnie Maritiem Belge - C.M.B. - benoemd tot voorzitter van de vereniging. In 1962 werd hij opgevolgd door Commodore L.J.J. ROBBIJNS. Het was dan ook deze laatste die er voor zorgde dat beide riviermotorboten, de OURTHE en de RUPEL, ten dienste van het K.M.K. werden gesteld.

Onder impuls van de heren VOET en VAN DUN (beide toekomstige officieren van het K.M.K.) en in samenwerking met de Zeemacht, werd de afdeling Antwerpen heropgericht. Korte tijd nadien aanvaardde de Zeemacht officieel het peterschap van het K.M.K.

Dit was vooral te danken aan de in-

zet van fregatkapitein J.C. LIENART, die intussen als nieuwe voorzitter was benoemd. Onder zijn voorzitterschap werden heel wat vernieuwingen binnen de vereniging gerealiseerd, waaronder:

- de oprichting van de afdeling La Louvière
- de afdeling Brussel kwam in het bezit van de K.124 ATLANTE, oorspronkelijk een wachtschip van de franse douane uit CHERBOURG.
- de afdeling Mechelen kwam tot stand onder de leiding van de heren VAN DER VEKEN en VOET (officieren van het K.M.K.)

Het was pas in 1980 dat de heroprichting van de afdeling Oostende een feit werd. Dit gebeurde eveneens onder impuls van de Voorzitter, bijgestaan door de heren ILZ VAN AELST en LTZ DEPOORTER (beide beroepsofficieren van de Zeemacht). Terzelfdertijd werd een oefenterrein in gebruik genomen, de

K.147 ORKA, dat als nationale basis voor het K.M.K. moest dienen. Dit terrein, gelegen langs het Vuurtorendok en ten oosten van de vuurtoren - oorspronkelijk door de Duitse bezetter gebouwd - werd na de oorlog door de Zeemacht in dienst genomen. Die stelde het nadien ter beschikking van het K.M.K..

Het is in de periode 1980-86 dat de vereniging haar grootste ontwikkeling kende. Immers, in 1982 werd het ter gelegenheid van zijn 60 jarig bestaan, officieel erkend als "Koninklijke Vereniging" en werd het dan "KONINKLIJKE MARINE KADETTENKORPS".

Er kwamen ook nog enkele afdelingen bij, o.a. te Leuven, Hasselt, Visé, Mons, zodat het K.M.K. momenteel 350 effectieve leden telt, verdeeld over 15 afdelingen en verspreid over het hele land.

Naargelang hun eigen specialiteit,

worden het kaderpersoneel en de kadetten ingedeeld in hoofdzakelijk 3 departementen, namelijk:

- DEK: dat alle aspecten omvat van de vaardigheden op dek en op de brug;
- MACHINE: naast een basiskennis voor dek, ligt de klemtoon hier hoofdzakelijk op de technische kennis zoals vereist voor het machinepersoneel;
- ALGEMENE DIENSTEN: omvat alle administratieve taken, zoals logistiek, bevoorrading e.d..

De opleiding van de kadetten wordt door de kaderleden gegeven (officieren en onderofficieren van het K.M.K.) die zich daarvoor belangeloos inzetten. Naast de nautische opleiding wordt er ook veel aandacht besteed aan allerlei sportactiviteiten, het organiseren van nationale en internationale uitwisselingen met andere korpsen en de regelmatige vaarbeurten, zowel op zee als op de binnenwateren.

Deze laatste laten toe de opgedane theoretische kennis aan de praktijk te toetsen. Daarom beschikt het K.M.K. niet enkel over de nodige infrastructuur met faciliteiten aan de wal, maar eveneens over verschillende varende eenheden, zoals de:

- PASTER PYPE: zeeschip, lengte 41 meter, 295 BRT, 2 x 240 P.K., geschikt voor 39 opvarenden. Gemeerd te Oostende.
- SAMBRE: riviermotorboot, lengte 25 meter, 440 P.K., geschikt voor 14 opvarenden. Gemeerd te Luik.
- ATLANTE: riviermotorboot, 21 meter, 360 P.K., geschikt voor 14 opvarenden. Gemeerd te Brussel.
- CERAM: Motorjacht, 13 meter, 75 P.K., geschikt voor 10 personen. Gemeerd te Mechelen.
- TUDOR: Motorjacht, 13 meter, geschikt voor 6 personen. Gemeerd te Hasselt.

Daarbij behoren nog verschillende zeilboten van het type "dériveur", "420", "caravelle", zodiacs, walvisloepen e.d..

Gedurende de schoolvakanties worden met de PASTER PYPE verschillende zeereizen (of oefenvaarten) ondernomen, gaande van dag - en weekend-reizen langsheen de Belgische kust (Vlaamse Banken) tot zelfs internationale bestemmingen, zoals Fécamp, St. Malo, de Kanaal Eilanden, het eiland Wight (Cowes) en Helgoland.

De kadetten die deel uitmaken van de bemanning voeren dan plichtsbewust de hun opgelegde taken uit. Deze worden voor aanvang van iedere reis op de "boordrol" aangeduid, (wachten, meerposten, oefeningen - man over boord - abandon ship - brandbestrijding e.d.).

Vastberaden en sterk gemotiveerd trotseren ook zij de koude, regen en stormen en niet te vergeten de ongemakken van de zeeziekte die sommigen onder hen moeten doorstaan en overwinnen.

Het K.M.K., in feite een goede leerschool voor de marine, heeft er bij de overheid steeds op aangedrongen steun en samenwerking te bekomen. De nu reeds bestaande samenwerking met de Zeemacht bijvoorbeeld zou nog verder kunnen worden uitgebreid, indien men de opleiding van de kadetten zou laten gebeuren met medewerking van het reservekader van de verschillende divisies, met name, de SQUAD MCM(R), N.C.S.O(R) en de DIVMAR(R).

In ieder opzicht is het K.M.K. een onmisbare schakel tussen de jeugd van vandaag en zij die later onze vloot zullen bemannen. Zij zullen bijdragen tot onze economische welvaart en

het vrijwaren van onze democratische verworvenheden.

De opvoedende taak die het K.M.K. hierbij vervult, is zeker niet te onderschatten, vooral in een tijdperk waarin gevestigde waarden meer en meer in vraag worden gesteld.

Daarom is het K.M.K. al zeer dankbaar jongeren een zinvolle opleiding te kunnen aanbieden en die bij hen het gevoel van zelfrespect, eerbied voor anderen, tucht en plichtsbesef sterk ontwikkelt; elementen die onontbeerlijk zijn op weg naar een vruchtbare toekomst en volwassenheid, wat ook hun latere beroep moge worden.

"Aan alle jongeren, toekomstige zee-
lui en anderen: WELCOME ON
BOARD"

Het K.M.K. is toegankelijk voor alle jongens en meisjes vanaf de leeftijd van 13 jaar en ouder.

Overgenomen uit de tekst "Enseigne - Moi la Mer" opgesteld door Saint Bernard du Spuikom en vrij vertaald door H.H. Cattoor.

Inlichtingen en inschrijvingen te bekomen op volgend adres:

KONINKLIJK MARINE KADET-
TENKORPS
Administratief secretariaat
Vaardijk 2
3018 WIJGMAAL
Tel. 016/44.46.51 of 016/48.02.49



PATROUILLE EN ADRIATIQUE, A BORD DU F912 WANDELAAR

"This is the Watchman of the BNS 912 WANDELAAR calling the motor-vessel in position 39°45'30 N/ 19°06'27 E, Course 352°, Speed 13.6 Kn. According to the United Nations resolutions, would you please give me the name of your ship, your flag, port of registration, destination, ETA ..."

C'est en ces termes que sont interpellés journallement, via le canal 16 de la VHF, tous les navires marchands qui embouquent, cap au nord, le détroit d'Otrante qui sépare le sud de l'Italie des côtes Albanaises.

Dans cette zone opère en effet un Task Group international de l'OTAN, dans lequel est intégrée depuis septembre dernier, notre frégate Wandelaar et ses 165 hommes d'équipage commandés par le CPF Guido De Ruyter.

Le but de cette mission baptisée Sharp Guard, est de faire respecter les résolutions de l'ONU en matière d'embargo en contrôlant tout le trafic maritime à destination des ports de l'ex-Yougoslavie. Dans ce cadre, le F912 est placé directement sous le commandement opérationnel exclusif de l'OTAN et de L'U.E.O., l'Union de l'Europe Occidentale; une première pour la Belgique.

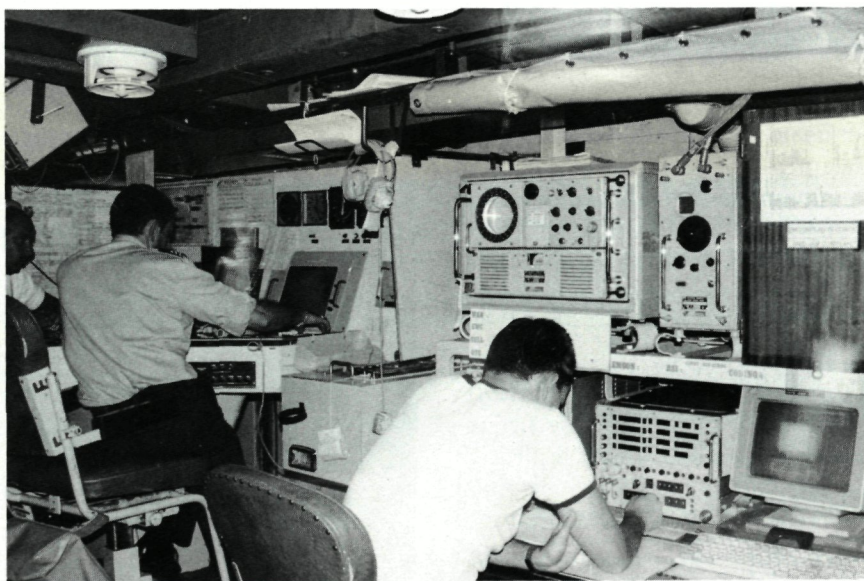
Depuis plus de 3 ans les médias focalisent l'attention du public sur ce conflit inter-ethniques et sur les combats acharnés qui se déroulent dans cette partie du monde; plus rares sont ceux qui réalisent l'ampleur de la contribution de la communauté occidentale, et de la Force Navale en particulier. Ce que cela implique comme investissement en hommes, en

matériel, en ravitaillement et déploiement de moyens techniques de tous ordres. En effet, pour contrôler avec efficacité l'ensemble du trafic maritime dans cette partie méridionale de l'Adriatique, pour empêcher l'approvisionnement en armes des belligérants, pas moins d'une vingtaine de navires de guerre de différents pays - assistés par des AWACS et des MPA, des Marine Patrol Aircrafts - sont mobilisés et patrouillent jours et nuits dans une vaste zone de plusieurs centaines de kilomètres carrés. Ainsi, en novembre dernier, le WANDELAAR contrôlait pour sa part un "box" de 40 x 30 nautiques, s'étendant du sud-est de Brindisi (It.) aux côtes d'Albanie. Ce qui pour nos marins est l'un des plus intéressants; cette zone verrouille l'accès fort fréquenté vers l'Adriatique et les probabilités de "boardings" - de contrô-

les physiques à bord - donc d'action, y sont plus élevées.

Pour mieux cerner la matérialité de la vie à bord et les procédures opérationnelles complexes qui s'y pratiquent, embarquons un long moment sur cette frégate pour partager une tranche de vie avec l'équipage.

Ce qui frappe d'emblée lorsqu'on est hélitreuillé en pleine mer sur ce bâtiment de plus de 100 mètres de long, c'est le nombre restreint d'hommes qui s'activent sur les ponts extérieurs. Et pour cause! Sur ces unités de guerre modernes toutes les activités opérationnelles et de défense s'effectuent "inside", autour de P.C., de consoles informatisées, de multiples écrans de radar et d'appareils de communications sophistiqués; tous ces instruments qui requièrent des mani-



Radio-station et C.I.C., du personnel hautement qualifié, toujours sur le qui-vive



"Boarding's de jour..."

pulateurs hautement spécialisés, aux sens continuellement sur le qui vive. Ce qui n'empêche pas une parfaite symbiose sociale à bord, alliée à une synergie professionnelle pointue.

C'est en bas, dans la salle de contrôle informatique, le centre névralgique de la frégate, que tous les navires "suspects" qui apparaissent sur l'un des écrans de surveillance sont aussitôt "plottés" et suivis à la trace. Dans le même temps, leur position est transmise à l'ensemble du Task Group et au "watchman" de quart sur la passerelle. C'est lui qui procède alors aux vacations radio pour obtenir toutes les informations nécessaires à une identification précise. Si après vérifications apparaissent des anomalies, ou si d'aventure l'un d'eux se rend dans un port de l'ex-Yougoslavie, de Slovénie ou de Croatie, la suspicion prévaut et le contrôle physique à bord s'impose.

Ce soir-là, un bulk-carrier de 11.965 tonnes immatriculé à St. Vincent (Antilles) et baptisé JELSA, filait à 13 noeuds vers Pula en Croatie. Etant chargé de 6.949 tonnes de grains et de "diverses", le "boarding" s'avéra nécessaire. Action!

Tandis que le WANDELAAR infléchit sa route pour l'intercepter, dans l'Intercom retentit l'avis général du "Stand-by Boarding Station Babord" qui mobilise le "Special Intervention Team" du F912. A tous les niveaux la tension monte d'un cran; l'expectative de l'intervention stimule.

A peine le lourd cargo de 167 mètres de long a-t-il réduit sa vitesse à 6 noeuds que le F912 se positionne à une encablure sur sa hanche babord et se maintient à sa hauteur. Du côté opposé, protection oblige, l'équipement s'affaire à déborder le Zodiac et le R.I.B. (Rigid Inflatable Boat) où prennent place, calmes et déterminés, les hommes et les femmes du Team qui vont procéder à l'inspection. Il fait nuit claire et mer maniable, mais le vent du sud-est qui a forcé à 4/5 Beaufort rendra la manoeuvre plus délicate.

Sur la passerelle du F912 occultée pour des raisons de sécurité, tous sont en alerte, l'oeil vissé aux jumelles. J. Lucarelli, le commandant en second, en vigie sur l'aileron tribord, surveille attentivement les opérations et la progression de ses hommes. Tout est paré au cas où la légitime défense l'exige.

En face, sur le JELSA, le Boarding-Officer et ses hommes procèdent aux vérifications et collationnent documents de bord et connaissances, papiers d'identité du personnel et de leur famille, visitent la salle des machines, les locaux et stores, et inspectent le contenu des 5 immenses cales. Aucune preuve de subversivité n'ayant été décelée c'est à nouveau au prix de périlleuses voltiges que les marins-contrôleurs regagnent le bord. Descendant la haute muraille du cargo sur une échelle de pilote fatiguée par l'usage et sautant quasi au jugé, dans les frêles dinghies qui se débloquent de la hanche du bulk-carrier sous l'amplitude puissante de la houle. Se regroupant enfin en un dernier "check" de routine sur la plage arrière du WANDELAAR, satisfaits d'avoir accompli en pros, la tâche assignée.

Cette mission rondement menée, n'aura duré en fait, qu'une heure et vingt minutes entre le moment du premier repérage et la fin de l'arraisonnement. A quand la suivante ?

Mi-novembre '94, le F912 avait déjà procédé à pas moins de 192 "challenges" ou sommations par VHF; à



... comme de nuit!

28 "boardings" tandis qu'une dizaine de navires marchands étaient "détournés" vers un port italien; leur spécificité (tanker, par exemple) ou l'état de la mer n'ayant pas permis un contrôle approfondi sous forme de "boarding".

Ce qui demeurera dans la mémoire de passager occasionnel c'est qu'ici, en Adriatique, le F912 n'opère non plus dans la cadre coutumier d'un "exercice" sur les "Vlaamse Banken", mais bien dans une situation réelle de crise, avec tout ce que cela implique de spécificité et de rigueur disciplinaire à bord. Ce navire, pleinement opérationnel en permanence, doit rester paré à toute éventualité.

D'où la nécessité journalière de procéder à des exercices de "Man over board", de "Damage Control", de tirs d'entraînement et autres alertes "incendies" orchestrées par les responsables de la sécurité du bord.

Nécessité aussi d'effectuer des R.A.S., des "Refueling at Sea" comme se fut le cas un matin tôt, avec le ravitailleur français MEUSE, qui en moins d'une heure transféra à bord 91 tonnes de fuel et 32 m3 d'eau. Toutes opérations qui requièrent une routine extrême, excluant l'improvisation.

Si là-bas dans le sud, en face de l'ex-Yougoslavie, la vie à bord n'est faite apparemment que de gestes répétitifs

quotidiens, que l'acuité de la situation sur le terrain apparaît moindre, tous sont néanmoins conscients de l'indispensable nécessité d'accomplir leur devoir.

Dynamisés par un staff omniprésent, ces marins peuvent légitimement se glorifier des prestations qu'ils ont réalisées jusqu'à présent. Ils forcent l'admiration de la Force Navale toute entière.

Et la nôtre, témoins privilégiés.

Saint Bernard du Spuikom.

Binnenhuisinrichtingen en -Projecten DECO-SOL p.v.b.a.

Gordijnen
Overgordijnen
Vasttapijt
Suaide
enz.

**Groenstraat 218
1800 VILVOORDE**

Tel: 02/251.55.58

CMB 100: EEN EEUW COMPAGNIE MARITIME BELGE

Van 5 mei tot en met 31 december 1995 organiseert het nationaal scheepvaartmuseum de tentoonstelling: CMB 100, een eeuw Compagnie Maritime Belge. Deze tentoonstelling kwam tot stand met medewerking van CMB en schetst honderd jaar rederijgeschiedenis.

Wie CMB zegt denkt onmiddellijk aan een lange traditie van Kongoboten die in 1895 aanving. CMB is echter veel meer dan een rederij. Participaties in diverse bedrijven maken van de maatschappij een hedendaagse vitale ondernemer.

De eerste bloei van de rederij die bij zijn stichting op 24 januari 1895 de naam Compagnie Belge Maritime du Congo meekreeg, was volledig afhankelijk van de rijkdommen van de Belgische kolonie Kongo.

Op 6 februari 1895 vertrok de "Leopoldville" naar de vrijstaat Kongo, elke maand was een afvaart voorzien. Rond dezelfde periode richtte de Duitse Woermann Linie de Société Maritime du Congo op. Beide rederijen kregen het monopolie van de vaart op Kongo in ruil voor het onderhoud van een vaste lijndienst.

De vloot van de CBMC bestond uit gemengde schepen die zowel passagiers als vracht meenamen en ook voor het vervoer van post zorgden. In 1908 werd de Onafhankelijke Kongostaat overgedragen aan België. De druk nam toe om tot een Belgische maatschappij te komen. In 1911 kregen de Belgische aandeelhouders 60% in handen, de Britse en Duitse aandeelhouders behielden elk 20%.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog vluchtten de vier schepen van de CBMC naar Engeland. In 1917 verloor de rederij de "Elisabethville". Na de oorlog trok de Duitse aandeelhouder zich terug wat de maatschappij nog meer Belgisch maakte. De exploitatie van de Kongolese natuurlijke

rijkdommen kwam op dreef en de CBMC draaide op volle toeren.

Met de overname van de Lloyd Royal in 1930 werd de Compagnie Maritime Belge (CMB) geboren. De rederij werd nu ook actief op Noord en Zuid Amerika. Tijdens de crisis van de jaren dertig leed de maatschappij verliezen die ze trachtte aan te vullen met de inkomsten van cruises. Dank zij staatssteun kon in 1937 het eerste motorschip, de "Alex van Opstal", van stapel lopen.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bestond de vloot uit 31 eenheden. Enkele schepen vielen in handen van de bezetter, de overblijvende vaartuigen werden ondergebracht in een pool van geallieerde schepen. De oorlog eiste zijn tol: 294 bemanningsleden kwamen om en 23 van de 31 schepen waren verloren.

Na de oorlog kon CMB, met een gedeelte overheidssteun, volop bouwen aan een nieuwe vloot. De activiteiten werden gediversifieerd, CMB werd actief op verschillende terreinen: scheepsbouw (Mercantile), elektrische installaties (Naviga), zeeverzekering (Belgamar) en participeerde eveneens in Sabena en Sobelair.

Bij de onafhankelijkheid van Kongo reageerde de rederij vrij snel en goed op dit verlies met de overname van de tweede Belgische rederij "Arment Deppe". CMB werd zo minder afhankelijk van Afrika. De rederij nam Ufimar over, werd actief in de bulkvaart. In 1963 liep de "Mineral Seraing", het eerste ertsschip van CMB van stapel. De rederij richtte in 1968 mee het Dart-consortium op waarmee ze zich storte op het containertransport. Na de crisistijd van de jaren '70 stapte CMB in 1983 uit Dart en voerde verschillende reorganisaties door. In 1988 nam de rederij de goederenbehandelaar Hessenatie over, datzelfde jaar nog begon de uit-

vlagging van Luxemburg om de exploitatiekosten te drukken.

In 1989 werd de laatste Kongoboot, de "Fabiolaville" aan China verkocht - het afsluiten van een tijdperk.

In 1991 verkocht de Generale Maatschappij haar controlebelang aan Almabo, de holding van de familie Saverys. Een grondige herstructurering van het bedrijf liet niet lang op zich wachten. In 1992 slorpt CMB gastransporteur Exmar op.

De tentoonstelling schetst de geschiedenis van de rederij vanaf haar ontstaan in 1895 tot op heden. Verschillende aspecten zoals vracht, passagiers, radioverbinding, bemanning en leven aan boord komen aan bod in een didactische opstelling. Informatie over CMB kan door de bezoekers op CDI worden opgevraagd.

De eigen uitgebreide verzameling van het nationaal scheepvaartmuseum werd aangevuld met bruiklenen van CMB, van particuliere personen en van instellingen.

Praktische inlichtingen :

Locatie: nationaal scheepvaartmuseum, Steenplein 1 - 2000 Antwerpen

Datum: van 5 mei tot en met 31 december 1995

Dagelijks open van 10 tot 16.45 uur, behalve op O.H. Hemelvaart, 1, 2 november, 25 en 26 december

Toegangsprijs: inkomgeld museum

Catalogus (ingebonden) uitgegeven bij Lannoo (N-F-E): 950 Bf
Rondleidingen: gidsenbeurs, tel. 03/232.01.03

Voor meer inlichtingen: nationaal scheepvaartmuseum, tel. 03/232.08.50: W. Johnson, adj. conservator en R. Jalon, wet. assistent.

CUTTY SARK TALL SHIPS' RACES

De komst van de grote Cutty Sark-Zeilschepen is een eer voor Zeebrugge.

De komst van de vloot van de grote Cutty Sark-zeilschepen te Zeebrugge in de zomer 1995 is een eer voor deze historische haven. Voor de derde keer verwelkomt Zeebrugge dit internationaal gebeuren. De eerste keer was in 1985 na een koers vanuit Chatham (Engeland). In 1990 werden de bemanningen voor de tweede keer in de stad onthaald : zij kwamen van Bor-

deaux (Frankrijk) na een lange en vermoeiende koers.

De "Cutty Sark Tall Ships' Races" vindt zijn oorsprong in een evenement dat in 1956 plaatsvond : een vloot van 21 zeilschepen kwam samen om het zeiltijdperk af te sluiten. De schepen, oorspronkelijk vrachtschepen, hebben aan een koers deelgenomen tussen Torbay en Lisabon.

Naarmate het aantal koersen steeg sprak het vanzelf dat de evenemen-

ten meer te maken hadden met avontuur dan met de uitbreiding van de horizon van de bemanningen dan met de hulde van de oude zeilschepen. Nieuwe zeilschepen werden dan gebouwd en mensen van overal ter wereld wilden aan de koers deelnemen.

De koers vindt één keer per jaar plaats; In 1972 kon hij echter bijna niet plaatsvinden wegens gebrek aan financiële middelen. Cutty Sark Scots Whisky heeft de situatie gered en is sindsdien sponsor van het eve-



(Foto Breyne)

nement. In 1995 wordt het de 24ste editie van samenwerking met de "Sail Training Association", de organisatoren van de koers.

Om aan de koers te mogen deelnemen, moet een zeilschip aan drie criteria volstaan: ten minste 9,09 meter lang zijn, minimum de helft van zijn bemanning moet tussen 16 en 25 jaar oud zijn en zijn voornaamste voortstuwingsmiddel moet het zeilen zijn. De bemanning mag uit mannen en vrouwen bestaan en zeilervaring is niet vereist.

De "Cutty Sark Trophy"

De belangrijkste prijs van de "Cutty Sark Tall Ships Races" is de enige prijs waarvoor er niet gerend wordt, namelijk de "Cutty Sark Trophy".

Ook al overhandigen de "Sail Training Association" en de sponsors van de koers, Cutty Sark Scots Whisky, de prijs, geen enkel van hen bepaalt wie deze buitengewone trofee krijgt. De winnaar wordt bepaald door de verantwoordelijken van de zeilschepen die aan de koers deelnemen. En gezien zij hun bemanningen raadplegen kan men eerlijk beweren dat de "Cutty Sark Trophy" toegekend

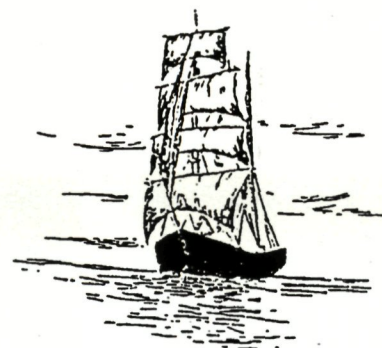
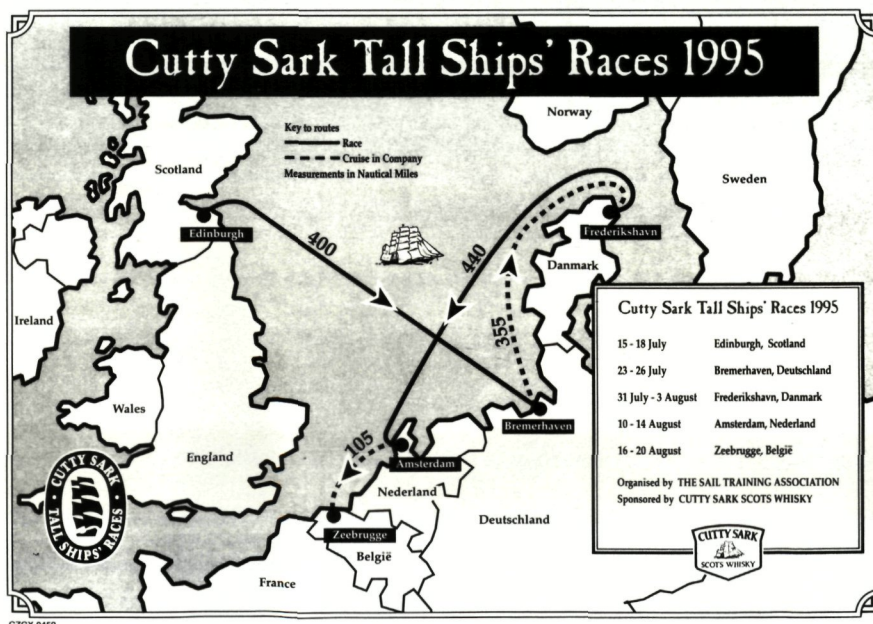
wordt door rekening te houden met de wens van alle deelnemers van de koers.

Wie krijgt de trofee? Het zeilschip en de bemanning die blijken het best bijgedragen te hebben aan de geest van internationale verstandhouding en vriendschap gedurende het hele evenement.

De trofee is een zilveren model van de Cutty Sark-clipper met alle zeilen open.

Lijst met winnaars van de "Cutty Sark Trophy":

- 1974 "Kruzenshtern"
Rusland
- 1976 "Zenobe Gramme"
België
- 1978 "Gladan"
Zweden
- 1980 "Dar Pomorza"
Polen
- 1982 "Urania"
Nederland
- 1984 "Sir Winston Churchill"
Verenigd Koninkrijk
- 1986 "Atlantic Av Gothenburg"
Zweden
- 1988 "Urania"
Nederland
- 1989 "Iskra"
Polen
- 1990 "Jens Krogh"
Denemarken
- 1991 "Asgard II"
Ierland
- 1992 "Gladan"
Zweden
- 1993 "Colin Archer"
Noorwegen
- 1994 "Marineda"
Spanje



Algemeen Programma

Brugge-Zeebrugge '95 en viering 100 jaar Brugse Zeehaven

Woensdag 16 augustus 1995: Aankomst der schepen

Donderdag 17 augustus 1995:	10u30 15u00 18u00-21u00 21u00	Ontvangst kapiteins stadhuis Brugge Optocht bemanningen met scheepskoren en fanfares van het Zand naar de Markt, waar happening plaatsvindt Barbecue-disco voor scheepsbemanningen in Centrum voor Marinevorming Sint-Kruis-Brugge Reiefeesten
Vrijdag 18 augustus 1995:	15u00 19u30 21u00	Admiraalzeilen in Zeebrugge Banket van de Witte Roos in het Belfort ter ere van de kapiteins Reiefeesten
Zaterdag 19 augustus 1995:	10u00	Briefing kapiteins in Marinebasis Zeebrugge

Viering 100 jaar BRUGGE-ZEEHAVEN

	15u00 22u00	Vredesstoet : "Karel V en de humanisten" Nacht van Zeebrugge - Megaspektakel - Vuurwerk
Zondag 20 augustus 1995:	10u00 17u00	Oecumenische dienst in de kerk van Zeebrugge Zeilparade voor de kust van Knokke-Heist en vertrek

SCHRIJNWERKERIJ **VERNIERS DENDOOVEN**

DE RAMEN-SPECIALIST

de beste geluidsisolerende
ramen,
maximale water- en
winddichtheid (gewaarborgd)

- alle maatwerk
- dubbele en 3-dubbele
beglazing



Vrijblijvend alle inlichtingen
Schrijnwerkerij **VERNIERS-DENDOOVEN NV**
Torhoutsesteenweg 695, Oostende, tel. (059) 80 51 49

NICE TO KNOW

Brookwood Cemetery Appeal

Brookwood Military Cemetery is een onderdeel van het grote Londense kerkhof met die naam, in het graafschap Surrey. 6.000 zeelieden, soldaten en vliegeniers van beide wereldoorlogen liggen er begraven. 800 geallieerde militairen werden er in de jaren 40-45 bijgezet, waarvan 48 Belgen waaronder 21 zeelieden van de koopvaardij.

De graven werden gegroepeerd per nationaliteit en in de loop der jaren heeft elke groep, behalve de Belgische sectie, een herdenkingsmonument gekregen door toedoen van hun wapenmakers. De oudstrijders van de Belgische Strijdkrachten in Groot Britannië wensen deze vergetelheid te herstellen ter gelegenheid van de herdenking van de 50ste verjaardag van de geallieerde overwinning. Ze gaan een gedenksteen plaatsen die de bezoekers van Brookwood Military Cemetery er aan zal herinneren dat ook België deze jongens niet vergeet, jongens die allen vrijwillig de strijd hebben voortgezet in de rangen van de geallieerde strijdkrachten in Groot Britannië maar die het geluk niet gekend hebben hun land terug te zien. De gedenksteen zal ingehuldigd worden in juli 1995.

Bijdragen tot het bekostigen van dit gedenkteken kunnen gestort worden op bankrekening 210-0655005-16 van het Comité 44-94 met mededeling "BROOKWOOD" of per cheque op naam van dit Comité, cheque die naar L. de Vleeschauwer, Ahornlaan 42, 1640 - Sint Genesius Rode kan gezonden worden. Deze laatste kan ook verdere informatie hieromtrent verschaffen (Tel. 02/358.24.80)

Commodore (e.r.) D. Geluyckens
Président National Amicale des Officiers de Campagne
Generaal Majoor (b.d.) R. Tabary
Voorzitter Comité 44-94

Zeilschool Zeemacht

De zeilschool van de Zeemacht heeft haar programma voor 1995 aan onze redactie bekendgemaakt.

Volgende cursussen worden georganiseerd op de Spuikom te Oostende.

Initiatie - basisbrevet

18 april - 28 april

12 juni - 23 juni

11 september - 22 september

Vervolmaking A-brevet

12 juni - 23 juni

Hulpmonitor

04 september - 22 september

Examen A-brevet

24 juni

Voor inlichtingen :

Zeilschool Zeemacht - OCM-COMINAV

Marinekazerne LTZ Billet

Leopold Debruynestraat 125

8310 St. Kruis-Brugge

Tel. 059/32.38.51 uitbr. 438

vanaf 1 april '95 059/32.15.64

"Masters"

Eindklassering van de marinesloepen WR1.

Van de negen deelnemende ploegen aan de WR1 regatta, klasseren de "Masters" zich derde. Ze zijn voorafgegaan door de ploeg van de "Zaanse Onderlinge" op de eerste plaats en de "Helderse Marine Watersport Vereniging" op de tweede plaats.

De "Masters" oogstten een mooi resultaat met deze derde plaats. Deze eerste deelname met die polyester WR1 marinesloepen was een hele belevenis om op het Marsdiep tegen stroom en wind te strijden met de fa-

vorieten van de plaatselijke clubs. Het was een sfeervolle atmosfeer in de club, opgewekt door de spanning tussen de strijdende ploegen tijdens de regatta's en de vriendschap van het zeilmidden in de clubboot.

Voor de Duitse ploeg was dit een eerste kennismaking met het zeilen in wateren waar de stromingen een grote rol spelen, iets onbekend voor hen. De coach raakte daar maar niet over uitgesproken.

Conclusie.

Al bij al een mooie regatta, zeker een nieuwe deelname waard.

De "Masters" van V.G.Z.M. danken de Marine Watersport Vereniging voor de gastvrijheid en het ter beschikking stellen van een WR1 marinesloep.

Het Zeilcentrum Zeemacht moet ook bedankt worden voor het gebruik van identieke (nieuwe) zeilpakken, waardoor de "Masters" een mooie, gelijkgeklede ploeg vormde.

Tenslotte proficiat aan de initiatiefnemer Rudi en aan gans de bemanning voor hun inzet tijdens de wedstrijden.

Na het winnen van de "Stroombank" beker bij het Z.C.Z.M. in juni en een derde plaats op negen in Nederland, zal er in de toekomst nog rekening moeten gehouden worden met deze "Masters".

INFO MARINE

19e Marineveldloop te St. Kruis-Brugge

Op woensdag 19 oktober '94 vond op het kleurrijke domein van Ryckvelde de 19e Marineveldloop plaats.

Deze jaarlijkse cross, waarbij de diverse eenheden uit West-Vlaanderen hun beste lopers uitsturen kende ook deze maal een enorm succes.

Immers, niet minder dan 214 deelnemers schreven zich in op deze 6 km omloop (voor de dames 3,5 km).

Als grote overwinnaar was het de 2SOO van Zedelgem die de beker in ontvangst mocht nemen met 65 punten, gevolgd door het 92 BnLog met 97 punten.

Voor de Zeemacht viel ons vooral de opmerkelijke prestatie van KMT N. Van Campo op, die met een verdiende derde plaats brons wegkaapte in de groep dames 30+.

Aan alle deelnemers verdienstelijke gelukwensen voor deze sportieve prestatie.

19e Cross-Country de la Marine à Sainte-Croix, Bruges

Le mercredi 19 octobre '94 eut lieu le 19 cross-country de la Marine dans le pittoresque domaine de Ryckvelde.

Ce cross annuel, où diverses unités de la Flandre occidentale envoient leurs meilleurs coureurs connut encore une fois un franc succès.

Enfin, pas moins de 214 participants s'inscrivirent pour le parcours de 6 km (3,5 km pour les dames).

Le grand vainqueur fut le 2SOO de Zedelgem qui remporta la coupe avec 65 points suivi du 92 BnLog avec 97 points.

Pour la Force Navale, on remarquait la prestation magistrale du QMT N. Van Campo avec sa troisième place méritée dans le groupe des dames 30+.

Des félicitations méritées à tous les participants pour cet effort sportif.



De snelsten onder de snelsten samen met de organisatoren.

Les plus rapides des plus rapides ensemble avec les organisateurs.

St. Barbaraviering te Oostende

Naar jaarlijkse traditie vond op 02 december '94 de St. Barbaraviering plaats te Oostende.

Op deze zonnige vrijdagmorgen verzamelden de militair en burgerlijke personeelsleden van het Commando Logistiek zich op de vlaggekoer van de Marinekazerne Bootsman Jonsen om deel te nemen aan de militaire plechtigheid.

In een korte toespraak beklemtoonde de KTZ J. Wouters, de Commandant van de Logistieke Groepering, dat de nakende verhuis en de daarbijkorende mutaties naar Zeebrugge terugsloegen op het voltallige Commando en dat het geenszins in de bedoeling lag Oostende om te bouwen naar een beschermde werkplaats.

Volgens KTZ Wouters heeft de Logistieke Groepering momenteel maar één prioritaair doel, nl. het opvoeren van de kwaliteitsnormen van het Commando.

Na de eedaflegging en de gebruikelijke uitreiking van de erekens werd de plechtigheid ontbonden.

Een feestmaal in de Mess rondde dit naamfeest af.

Sainte-Barbe à Ostende

Sainte-Barbe a été traditionnellement fêtée à Ostende le 2 décembre '94.

Par un vendredi matin ensoleillé, le personnel militaire et civil du Groupement Logistique s'est rassemblé sur la "Cour Pavillon" de la caserne Bootsman Jonsen pour participer à la cérémonie militaire.

Dans une allocution brève, le CPV J. Wouters, Commandant du Groupement Logistique, insistait sur le fait que le déménagement prochain vers Zeebrugge, et les mutations en découlant, concernera tout le Groupement et qu'il est nullement dans les intention de transformer Ostende en un atelier protégé.

Toujours d'après le CPV Wouters, le Goupement Logistique n'a actuellement qu'un seul but prioritaire: rehausser les normes de qualité du Commandement.

La cérémonie fut cloturée par les prestations de serment et l'octroi habituel de distinctions honorifiques.

Un banquet au Mess termina la fête.

Eedafleggingen

Prestations de serment

2MR D. Lammens

1MT D. Laurent

Erekens

Distinctions honorifiques

1OM-1MP R. Van Loo

1MC W. Dumont

1MC R. Kuys

ADJ F. Verbeke

1MR M. Baert

1MR B. Coopman

1MR L. Debouvry

1MR T. Elyn

1MR M. Hollevoet

1MR R. Mechele

1MR K. Roose

MTR Ch. Cardon

MTR D. Carette

MTR B. De Graeve

MTR J. Dierick

MTR F. Duquesne

MTR M. Vantournhout

2MR G. Persyn

2MR V. Vandecasteele

KMT-QMT M. Braem

KMT-QMT P. Bullens

KMT-QMT H. Defour

QMT-KMT R. Michel

KMT-QMT R. Plovie

KMT-QMT R. Vannieuwenhuyse

QMT-KMT J.-C. Wuidar

1MT D. Debergh

1MT P. Vantroostenberghe

Dhr R. Vancoillie



Bevelsoverdracht Wandelaar

De plotse verlenging van 3 maand opdracht in het crisisgebied van Ex-Jougoslavië en de eindejaarsfeesten in het verschieft ontnam heel wat mensen aan boord van de Wandelaar de glimlach. Maar de pil werd verguld. Allen die een gegronde reden konden voorleggen werden vervangen en iedereen kreeg de kans om vanuit Toulon een week naar België te reizen.

Op 06 december kwam niet Sinterklaas op bezoek maar wel COMOPSNV, KTZ Thibaut de Maisières, vergezeld door 1LZ Samyn, N1 Vloot.

Tijdens een sobere maar stijlvolle plechtigheid werd het bevel over de Wandelaar overgedragen van KVK De Ruytter aan FKP Vanhaekendover.

In een toespraak drukte KVK De Ruytter zijn spijt uit dat er een einde was gekomen aan zijn bevelvoering, die twee jaar en zeven maanden duurde.

Hij dankte en feliciteerde de bemanning voor zijn professionele inzet. Daarna verermerkte hij KMT Clynke met het Zilveren Kruis in de Orde van Leopold II, 1MR Blois met het militair ereteken 1e klas en MTR Roose en MTR Lateste met het Militair Eretoken 2e klas.

Van zijn kant dankte ook COMOPSNV de bemanning voor het gepresteerde werk, hij riep hen op in dezelfde geest de opdracht verder te zetten.

Remise de Commandement du Wandelaar

La soudaine prolongation de 3 mois de leur mission dans la zone de tension de l'Ex-Yougoslavie et la perspective des fêtes de fin d'année crispèrent quelque peu les hommes à bord du Wandelaar. Mais la pilule fut adoucie. Tous ceux qui purent alléguer une raison valable furent remplacés et chacun eut l'occasion de revenir une semaine en Belgique à partir de Toulon. Le 6 décembre, ce n'était pas Saint-Nicolas qui leur rendait visite, mais bien le CPV Thibaut de Maisières, Comopsnav, accompagné du 1LV Samyn le N1 de la Flotte.

Lors d'une sobre mais impeccable cérémonie, le CPC De Ruytter remet le commandement du Wandelaar au CPF Vanhaekendover. Dans son allocution le CPC De Ruytter exprima son regret de voir arriver à son terme après 2 ans et 7 mois son commandement.

Il remercia et félicita l'équipage pour son engagement professionnel. Il remit ensuite la croix d'argent de l'ordre de Leopold II au QMT Clyncke, le médaille militaire de 1ere classe au 1MR Blois et MTR Roose, la médaille militaire de 2de classe au MTR Lateste.

Comopsnav également remercia l'équipage pour ses prestations et l'exhorta à continuer sa mission avec le même esprit.



Koninklijk bezoek

Op 09 december 11. bracht ZM de koning Albert II een eerste officieel bezoek aan de Zeemacht te Zeebrugge.

De Stafchef van de Zeemacht, Divisieadmiraal Herteleer, ontving ZM de Koning in de conferentiezaal "Arlon" van de Groepering Operaties in de Zeemacht. De drie groeperingscommandanten resp. COMINAV, COMLOGNAV en COMOPSNAV belichtten elk op hun specifieke domein, de opdrachten van de Zeemacht.

De receptie die daarop volgde werd aangeboden aan boord van de Godetia. Gedurende deze staande plechtigheid onderhield de Vorst zich met de bemanningsleden en de genodigden.

Visite Royale

Le 09 décembre à Zeebrugge Sa Majesté le Roi Albert II a rendu une première visite officielle à la Force Navale.

Le Chef d'Etat-Major de la Force Navale, l'Amiral de division Herteleer, reçut Sa Majesté le Roi dans la salle de conférence "Arlon" du Groupement Opérations de la Force Navale.

Les 3 commandants de groupement, respectivement COMINAV, COMLOGNAV et COMOPSNAV, exposèrent, chacun dans son domaine spécifique, les missions de la Force Navale.

La réception qui suivit, fut offerte à bord du Godetia. Le Souverain s'entretint avec les membres d'équipage et les invités au cours de cette cérémonie.



De ongedwongen vriendschappelijke, en de vaak spontane gesprekken waren oorzaak dat alle bestaande tijdschema's nodig dienden aangepast.

In het "appartement" van de Godetia tekende de Ko-

Les conversations souvent spontanées et franchement amicales obligèrent à adapter tous les horaires.

Le Roi signa le "Livre d'Or" dans l'"Appartement" du Godetia et un album de photos-souvenir lui fut offert;

ning het Gulden Boek en werd hem als aandenken een fotoalbum aangeboden. Een album in feite waarbij een collage gemaakt werd over het leven van onze Koning in de Zeemacht.

Dit origineel geschenk, idee dat inmiddels dankbaar door anderen werd gebruikt, een voltreffer die in dank werd aanvaard. De foto spreekt boekdelen.

un album, en fait un collage à propos de la vie de notre Roi au sein de la Force Navale.

Un cadeau original, idée qui avait fait ses preuves, un opportunité qui fut acceptée avec grâce.



Bevelsoverdracht Lobelia

Op 06 januari ll. vond de bevelsoverdracht plaats van de M921 Lobelia. Met een korte ceremonie op de kade van COMLOGNAV te Oostende werd het commando over de Lobelia overgedragen van KVK Saussez aan LDV Murangwa.

De investituur van de intredende commandant werd uitgesproken door COMOPSNV, KTZ Thibaut de Maisières.

Remise de Commandement du Lobelia

Le 06 janvier eut lieu la remise de commandement du Lobelia M 921. Le CPC Saussez transmet au LDV Murangwa le commandement du Lobelia lors d'une courte cérémonie sur les quais du Comlognav.

L'investiture du Commandant entrant fut prononcée par le CPV Thibaut de Maisières, Comopsnav.

Belgische Militaire Judo-kampioenschappen

Op woensdag 25 januari jl. vonden de Belgische Militaire judokampioenschappen plaats in de sport-hal van Visé.

Van de drie deelnemende Zeemachters, behaalden er twee een medaille.

De zilveren medaille in de klasse heren tot 71 kg werd behaald door 2MR Thierry Clauw (Navcomzeb-Godetia).

De bronzen medaille in de open klasse dames werd gewonnen door Mat Isabelle Naert (Cominav).

Beiden maken deel uit van de judokern, gevormd door het BLS.

Uit die kern worden dan de judoka's geselecteerd die zullen deelnemen aan de Military World Games te Rome van 1 tot 9 september '95.

Op de foto de beide medaillewinnaars met 1OM Vanslambrouck, begeleider van de militaire judoploeg.

Championnat militaire belge de Judo

Les championnats militaires belges de judo se déroulèrent le mercredi 25 janvier dans la salle des sports à Visé.

Des 3 participants de la Force Navale, 2 obtinrent une médaille.

La médaille d'argent dans la catégorie "hommes jusqu'à 71 kg" fut décernée au 2MR Thierry Clauw (Navcomzeb - Godetia).

La médaille de bronze dans la catégorie "Open-dames" fut gagnée par le MAT Isabelle Naert (Cominav). Tous deux font partie de la cellule judo formée par BLS.

De cette cellule seront sélectionnés les judocas qui participeront au "Military World Games" à Rome du 1 au 9 septembre 1995.

Sur la photo, les 2 vainqueurs en compagnie du 1MP Vanslambrouck, accompagnateur de l'équipe militaire de judo.



28e Galabal van de Zeemacht

Op 03 februari jl. vond het 28e Galabal van de Zee-macht plaats in het Casino-Kursaal te Oostende. Terugkerend naar een jarenlange traditie werd dit jaar het bal opnieuw georganiseerd op de 1e vrijdag van februari.

Dat de organisatoren sedert het 1e Galabal op 05 februari 1966 een lange weg afgelegd hebben is overduidelijk. Inmiddels is dit bal uitgegroeid als een top-evenement in zijn genre.

Le 28e bal de gala de la Force Navale

Le 3 février eut lieu le 28e bal de gala de la Force Navale au Casino-Kursaal d'Ostende. Renouvelant la tradition des années précédentes, le bal fut organisé à nouveau le 1er vendredi de février.

Il est évident que depuis le 1er bal de gala du 5 février 1966 un long chemin a été parcouru. Entretemps ce bal est devenu un évènement dans son genre.



De Navy Big Band en het ensemble Enjoy slaagden erin de dansvloer vol te houden tot in de vroege uurtjes.

De Monrosezaal, waar Studio Barcka het nieuwste in discostijl presenteerde sloeg duidelijk in bij het jongere publiek en kende een ongeëvenaard succes.

Le Navy Big Band et l'ensemble Enjoy ont réussi à remplir la piste de danse jusqu'aux petites heures.

La salle Monrose en style disco plut résolument à un jeune public et connut un succès sans précédent.

Belangrijk is niet alleen de stemming en standing van dit Galabal, die het imago van de Zeemacht beslist ten goede komen, maar uiteraard ook de opbrengst die integraal ten goede komt aan het fonds voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

L'important n'est pas seulement l'atmosphère et la classe de ce bal qui mettent en exergue l'image de la Force Navale, mais également les recettes intégralement versées au Fonds d'Entraide de la Force Navale.



Erehaag voor de eerste maal in retrostijl

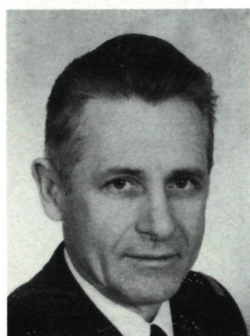
Nieuw!

**Witte badjas met blauw geborduurd logo « Belgian Navy »
(maten: small - medium - large - X-large)**

Prijs: 1.250,- BEF + 50,- BEF portkosten

Met rust

Hiernavolgende Officieren, Onderofficieren en Kwartiermeesters hebben onlangs, of zullen eerst-daags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel sukses toe.



IMP F. COURTENS



IMC
J. VAN KERKHOVEN

Mise à la pension

Les Officiers, Sous-Officiers et Quartier-mâtres repris ci-dessous, ont été pensionnés, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

1OM M. DEBROUWER
1OM J. DE FRENNE
1OM C. VANNIEUWENHUYSE
1MC R. DAUTEL
KMT W. MEERSSEMAN

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

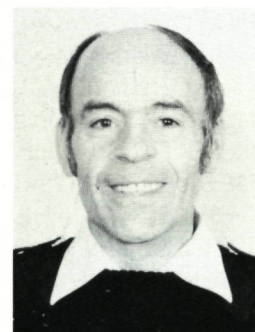


ILV (e.r.) P. MACOIR

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



IMC L. VAN DEN BERGE



IMC (b.d.) W. PAUWELS



Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht Association d'Entraide de la Force Navale

Lid zijn van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht betekent ook... **solidariteit** met de collega's in de Zeemacht die het minder goed hebben!

Inlichtingen: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (mil. lijn) - Marinekazerne Bootsman Jonsen of (059) 80 66 66 (burger lijn).

Etre membre de l'Association d'Entraide de la Force Navale signifie aussi... **la solidarité** avec les collègues de la Force Navale qui ont moins de chance!

Renseignements: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (ligne militaire) - Marinekazerne Bootsman Jonsen ou (059) 80 66 66 (ligne civile).

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ABELOOS M., Vaandrig-ter-zee, MIDDELKERKE
 BAERT H. - HASSELT
 BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -
 BERCHEM
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
 BERO M. - OOSTENDE
 BIDLOT R. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre) -
 EMBOURG
 BILLET G. - BRUGGE
 BLAUWET R. - ASSEBROEK
 BLOMME W. Korvetkapitein Vlieger -
 ZUIENKERKE
 BOECKMANS R. - BRUXELLES
 BOGAERTS R. - LIERDE
 BONNEWIJN F. - TERVUREN
 BRAET R. Korvetkapitein - BEERNEM
 BRENEZ C. - HAINE-ST.-PIERRE
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
 BULCKE R. - TURNHOUT
 BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -
 ERPS-KWERPS
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE
 COLLETTE J.-M. Premier Maître Chef -
 OOSTENDE
 COLLIGNON M. Capitaine de Frégate (Hre) -
 LA ROCHE EN ARDENNE
 COLLIN G. - NIVELLES
 COURTENS F. Opperreester (b.d.) - OOSTENDE
 DEBAISIEUX G. - FRAMERIES
 DEBROCK W. - BRUSSEL
 DE CLEYN A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -
 WILRIJK
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. - OHAIN
 DE KIMPE E. - Rupelmonde
 DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) -
 SCHILDE
 DEMEULEMEESTER F. - ST. MICHIELS
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
 DE MULDER A. - GENT
 DE ROO J. - GENT
 DESABLENS Premier Maître Chef (e.r.) -
 BRUXELLES
 DESAEGER R. Capitaine de Frégate -
 BRUXELLES
 DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD
 DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) -
 ANTWERPEN
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DEWEERDT D. - GANSHOREN
 DE WILDE J. Vice-Admiraal (b.d.) -
 MIDDELKERKE
 D'HONT A. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES

D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 DORSIMONT A. Capitaine de Frégate (Hre) -
 RIVIERE
 DUGARDEIN H. - ZEEBRUGGE
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -
 OOSTENDE
 DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE
 ENGELS E. - BRUGGE
 FALASCA A. - LEMBEEK
 GELDOLF M. - HASSELT
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) -
 BRUXELLES
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
 HAVERBEKE J.-P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 ST. ELOOIS-VIJVE
 HELLEMANS M. - Fregatkapitein - ANTWERPEN
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERMIS SODALES v.z.w. - OOSTENDE
 HERTELEER W. Divisieadmiraal - OOSTENDE
 HESPEL A. - BRUXELLES
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEUSDENS R. - STOUMONT
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 OOSTENDE
 HOUZEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de
 1re. Cl. (Hre) - BINCHE
 JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
 JACQUES A. Capitaine de Frégate (R) - LASNE
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
 KNOOP G. - BORGERHOUT
 LAMBRECHT T. Capitaine de Frégate (R) -
 BRUXELLES
 LAWARIE R. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 LEBEGUE R. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX A. - BRUXELLES
 LEMAIRE H. Capitaine de Vaisseau BEM (e.r.) -
 BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de Frégate (Hre) - LA HULPE
 MAENE R. Eerste Meester Chef (b.d.) -
 OOSTENDE
 MAERTENS R. Eerste Meester - OOSTENDE
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MARINEVERBROEDERING ZM W.-VI. -
 OOSTENDE
 MARSIA L. Capitaine de Corvette - ANDERLECHT
 MASQUELIN J. Capitaine de Frégate (Hre) -
 BRUXELLES
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein -
 ANTWERPEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 MICHEL G. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 MICHIELSENS M. Ere-Tweede Meester -
 ST. ANDRIES
 MOONS - BORSBEEK

MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -
BRUXELLES
NACHTERGAELE G. - BERCHEM
NAUDTS J. - OOSTAKKER
OLISLAGERS P. - MERKSEM
PAUWELS J. - MOESKROEN
PEETERS A. - ST. NIKLAAS
PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
PIERARD R. - SAINT-SERVAIS
PIRONGS P. - TONGEREN
POULLET E. Vice-Admiraal(b.d.) - BRUGGE
PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.)
- HALTINNE
QUAGHEBEUR M. Fregatkapitein (R) -
OOSTENDE
RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
REMY F. - LANEFFE
REYNIERS O. - ST. NIKLAAS
ROGIERS M. - OOSTENDE
ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau -
BRAINE-L'ALLEUD
ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) -
BRUXELLES
SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier -
BRUGGE
SEBRECHTS M. Enseigne de Vaisseau -
OOSTENDE
SERGEANT J. - EEKLO
SEVERIN R. - BRUXELLES
SIBRET M. - ST.-HUBERT
SOETENS Y. - Capitaine de Corvette - OOSTENDE
STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL
SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY -
MALMEDY
TABURY R. - LIEGE
TERPOUGOFF A. - LA HULPE
THIBAUT DE MAISIERES C. Capitaine de
Vaisseau - BRAINE L'ALLEUD
THOELLEN G. - KOERSEL
THYS R. - EDEGEM

TILMAN R. - TOURNAI
TOREMANS G. - PELLEMBERG
VALCKE - A 950
VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe.
Erefregatkapitein - DEURNE
VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) -
BRUXELLES
VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de Corvette (R)
- COURT-ST.ETIENNE
VAN CLEVEN M. Vaandrig-ter-zee - ARDOOIE
VAN DE WALLE B. - Erefregatkapitein -
TRAIMONT
VANDENBERGHE F. - MUIZEN
VAN DEN BRANDE G. - LIER
VAN DEN BULCK P. Korvetkapitein (R) -
ANTWERPEN
VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee -
WILSKERKE
VAN DER BEKEN - BOUSU
VAN DYCK J. Vice-Admiraal (b.d.) -
SOUTHAMPTON
VAN ESSCHE R. - LONGUEVILLE
VAN EYLL B. - HASSELT
VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) -
ANTWERPEN
VAN HECKE P. - KAPRIJKE
VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE
VERBEECK S. - MECHELEN
VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
VERMEERSCH R. - SINT-MICHIELS
VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN
VILAIN A. - RECOGNE
VITTONI V. - EUGIES
VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT
WAUTERS L. - HOESEL
WINDMEULEN A. Opperreester (b.d.) -
LEFFINGE
WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE
ZEILCENTRUM ZEEMACHT - ZEEBRUGGE

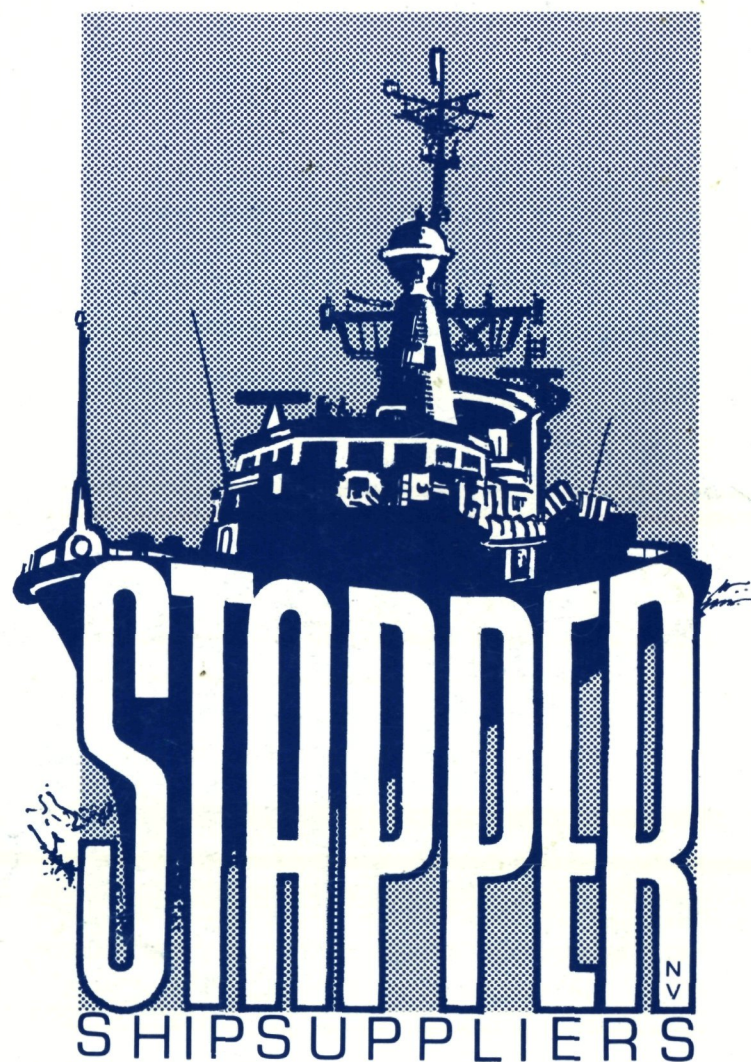
Afgesloten op datum van : 15 maart 1995
Clôturé à la date du : 15 mars 1995

RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT ANNUEL "MAINTENANT"

par versement/virement de 500,-BEF sur notre compte en banque
n° 473-6090311-30 de NEPTUNUS, Oostende.

Vous pouvez également prendre un abonnement de soutien de 750,-BEF
ce qui correspond au prix de revient réel de la revue,
ou mieux encore ... un abonnement de bienfaiteur 1.000,-BEF





STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 71 72